DAYTONA AL VIA DALLA FLORIDA RIPARTE LA GRANDE STAGIONE DELL'ENDURANCE INTERNAZIONALE

BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 € PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 € CH CT 7,70 CHF CH 8,00 CHF

Anno LXI Settimanale, 25-31 gennaio 2022
3,00 Euro (Italy only)

F.E AL VIA

Intervista a Giovinazzi

MONDIALE RALLY

# WE LOEB YOU

Un'impresa che entra direttamente nella leggenda. A Montecarlo la nuova era del Wrc votato all'ibrido si apre con la straordinaria vittoria di Sebastien, il Cannibale che ha riscritto la storia della specialità. Un successo clamoroso che sa tanto di favola per il motorsport. Andiamo a scoprire perché

di Andrea Cordovani

# **Loeb** leggenda ad alta **pensione**

**Epoi arriva il Mondiale Rally** con il suo eroe più grande, Sebastien Loeb. Diciamolo: che il dio delle corse ce li conservi a lungo, personaggi come questi, sempre sospesi tra favola e leggenda. Capaci di far avverare tanti sogni. Sì, anche quelli mostruosamente impossibili. Anche quelli da Cannibale. L'era ibrida, quella che lancia i rally nel futuro, si apre con la vittoria del pilota che ha fatto riscrivere la storia del giro iridato del traverso d'autore. Basterebbe solo l'aspetto romantico a raccontare una vittoria come questa. Ma qui siamo oltre. Loeb riconcilia. Mette d'accordo vecchie e nuove generazioni. Diventa uno spot incredibile per una specialità che ha visto giorni migliori, ma che continua a essere unica per tutti quelli che adorano vedere vetture da corsa violentare le leggi della fisica. L'impresa di Sebastien si compie nella sfida più difficile da pronosticare, quel Rally di MonteCarlo che è da sempre alta gioielleria del controsterzo. Autentica lotteria con ghiaccio, neve, verglas. Dove si osa e si dosa in egualmisura, dove ogni scelta (a iniziare da quella degli pneumatici) può diventare decisiva, dove gli anni trascorsi al volante finiscono spesso per fare la differenza. Dicono: ma sì, dai, Loeb è così in palla perché si è allenato alla Dakar. Le strade del Monte sono trappole infernali, niente a che vedere col deserto. E non può non stupire il fatto che al rientro nel Mondiale Rally il 9 volte iridato abbia avuto quel passo, trasformandosi nel riferimento, la lepre che corre davanti a tutti in barba agli anni che passano.

### IL VALORE AGGIUNTO

È vero, l'esperienza conta. Su fondi variabili come quelli del Montecarlo da sempre è un valore aggiunto. Ma non basta del tutto a spiegare la forza di questa impresa. Loeb è andato oltre, battendo Ogier e la sua proverbiale fortuna, quella che spesso ha girato dalla parte del fuoriclasse di Gap in alcuni momenti decisivi della carriera. La foratura che ha consegnato definitivamente il lasciapassare all'ottava volta di Loeb sulle strade del rally più famoso del mondo, rientra tra quelle insidie che il MonteCarlo poco simpaticamente distribuisce lungo le sue strade. Sfida da alta pensione quella tra Loeb e Ogier: entrambi non sono in corsa per il titolo, entrambi possono permettersi di guardare il cantiere di un Mondiale Rally che riparte per il futuro, non prima di aver lasciato l'ennesima grande firma. La nuova era dei rally inizia con la sensazionale impronta dei Califfi che hanno fatto riscrivere la storia del controsterzo.

### FENOMENO DELLA TRAIETTORIA

L'impresa di Loeb al Monte Carlo appartiene all'epica sportiva. Una storia strepitosa scritta da un ragazzino di 47 anni che ora indossa gli occhiali ma continua a essere un fascio di nervi che danza sul sedile anatomico, giostrando da Califfo con mani e piedi. Quello destro che spinge come un dannato sul gas, il sinistro a ricamare sul pedale del freno. Le rughe sul viso sono tante quante le sue vittorie, i titoli iridati, le prestazioni leggendarie firmate in una vita neanche troppo in controsterzo. Già, perché e questa è forse la caratteristica che ha sempre contraddistinto il nostro, Seb ama la sostanza, non è mai stato uno che ha fatto troppe concessioni allo show. Precisione. Pulizia. Un fenomeno della traiettoria.

### LA SOLITUDINE DEI NUMERI PRIMI

Vincente e spesso poco felice. Fino a esserlo sempre di meno e dire basta. Stanco di

## DOMENICA SERRA

vincere. Anzi di stravincere. Nel 2012 con il nono titolo iridato consecutivo messo in saccoccia, salutò quella compagnia che a lui sembrava sempre meno allegra. Aveva bisogno di altro. Altre sfide lo affascinavano. Accese così le luci di altri parchi giochi. Pilota ovunque, meno che in F.1 perché lì, gli dissero che non era gioco per lui.
Ha spaziato tra Le Mans e Pikes Peak, ha corso in pista nelle categorie più disparate e poi progressivamente ha sentito il richiamo delle origini.
E progressivamente è tornato. Nel 2018 la zampata assestata in Catalunya aveva chiarito tante cose. Quattro anni dopo si racconta una nuova impresa.

## L'UOMO DEI RECORD

Ora eccolo lì, di nuovo sul tetto del mondo. Davanti a tutti per l'ottava volta in carriera al Monte Carlo a festeggiare il successo in un rally iridato numero 80 e far riscrivere di nuovo la storia della specialità, perché con questa vittoria cade anche il record che resisteva dal 1990 e detenuto da Bjorn Waldegaard che a 46 anni fece saltare il banco al Safari, anche in quell'occasione, quindi, nel contesto di una sfida leggendaria.
Ben 180 rally iridati disputati, 925 speciali vinte, 119 podi e 1727 punti ottenuti nel Mondiale Rally: questo dicono le statistiche. Ma una storia come questa tracima dai confini delle cifre, inonda la sfera delle emozioni, esaltando la prestazione dell'uomo. Il passaggio dal secondo posto alla Dakar alla vittoria del Rally di Monte Carlo per l'alsaziano è stato poco più di un battito di ciglia. Si è sistemato gli occhialini, ha stretto le cinture e, via, verso nuove avventure. Oltre la leggenda. Sebastien Loeb regala al motorsport una bellissima storia da corsa, dentro all'inverno silenziato della F.1.

## A CENA COL CANNIBALE

Permettete una digressione personale. Chi scrive ha conosciuto e seguito tutta la parabola di Seb nel Mondiale Rally. Fin da quando armeggiava con la Corolla WRC

sima dalla grandeur transalpina. Con un secondo posto Loeb si garantì l'aritmetica certezza del primo titolo in carriera e la Citroen il titolo Costruttori. A dieci anni di distanza, un pilota francese riportava il suo Paese sul tetto del mondo dei rally. Un testimone passato dalle mani di Didier Auriol a quelle del ragazzo di Oberhauffen che sognava di diventare leggenda della ginnastica.
A chi gli ricordava quella sera d'autunno di diciotto anni fa, Loeb rispondeva con un sorriso stiracchiato e abbondante fastidio per essere finito in gara alle spalle dell'estone Marko Martin. Non ci furono festeggiamenti da furore, alla sera. Solo una cena, con neanche troppo champagne, dentro una serata festeggiata con team e amici. Io e il maestro Guido Rancati gli unici due italiani ammessi alla festa assieme ad altri giornalisti. Una cena sobria per Loeb, (ricordo ancora quattro gamberoni di numero e una montagnetta di maionese) con la testa già altrove. Con il posteriore della Focus di Martin che l'aveva battuto poche ore prima da continuare a inseguire. Guy Frequelin, il gran boss della Citroen che il mondo dei rally fece tremare, se lo coccolava con gli occhi. Guai a toccarglielo. Guai a dubitare della sua scelta di averlo lanciato nell'arena senza battere ciglio. Conosceva bene quel ragazzino di 171 centimetri, tutto muscoli e nervi, classe 1974, nato a Haguenau in Alsazia e cresciuto qualche chilometro più in là, a Oberhoffen an der Moder, un pugno di case, poco più di 3000 anime, al confine tra Francia e Germania. Sapeva di aver scelto un Cannibale mai sazio di vittorie.

della Grifone oppure metteva a segno imprese impossibili con la Saxo a caccia del Mondiale Junior, c'era una cosa che non cambiava mai. Il volto di Loeb. I suoi occhi a guardare sempre oltre, come ad affrontare un continuo tornante dal quale trarre il massimo. Qualche goccia di sudore a imperlare il volto e una determinazione devastante. Una macchina da vittorie, il più vincente di tutti nella storia dei rally, il cannibale più grande in prova speciale.
Ricordo il suo debutto nel Mondiale, alla sua prima stagione completa con Citroen. Un titolo mondiale giocato fino all'ultima speciale dell'ultimo rally dell'anno. La sconfitta per un punto nel duello con Petter Solberg con lui costretto da un ordine di squadra del suo mentore Guy Frequelin ad alzare il piede perché con il secondo posto Citroen sarebbe diventata campione del mondo Costruttori. Una sconfitta da digerire, ma molto propedeutica per Sebastien che da quel giorno a Cardiff in avanti non ha più fallito all'appuntamento con il titolo iridato, fino a quando non decise che era arrivato il tempo di far divertire anche gli altri. E rammento anche la sua prima volta da campione del mondo. Anno 2004. Autunno inoltrato. Tour de Corse. 10mila curve, gente ovunque, drappi francesi sparsi in ogni dove nei tornanti di culto dentro un'isola da sempre lontanis-

## QUANDO MANDÒ TUTTI IN PENSIONE

Mandò in pensione una generazione di veri fenomeni, Sebastien. Fece chiudere bottega progressivamente a tutti quanti. Tommi Makinen, Didier Auriol, Juha Kankkunen, Carlos Sainz, Colin McRae, tanto per citarne alcuni e dare anche un valore della concorrenza, si arresero a quell'alsaziano con quella faccia un po' così che stava riscrivendo la storia della specialità. Ha trascinato la Citroen sulle vette iridate per anni, ha aperto un lungo ciclo, ha finito per uccidere campionati su campionati, fino ad annoiarsi e dire basta. Dicevano che certe imprese erano figlie di una vettura sempre superiore, come se lui non contribuisse a svilupparla e a renderla ogni anno tremendamente vincente. Ecco, la vittoria di MonteCarlo 2022 manda in pensione anche quelle teorie. Era dai tempi di Ogier che la Ford non assaporava una gioia come questa. Malcolm Wilson torna ad assaporare il gusto lungo della vittoria, proprio con il rivalissimo Loeb. È una vera favola da corsa, quella che si è scritta nello scorso week end. Resterà indelebile nel motorsport. ●

# L'Umarell Ragno supereroe dei Rally

## IL TRIONFO MONEGASCO DÀ GIOIA MA ANCHE QUALCHE RIMPIANTO. IN FONDO UN MITO COSÌ POTEVA ESSERE TRATTATO MEGLIO DALLA F.1 E DAI TOP TEAM DI LE MANS, CHE INVECE L'HANNO IGNORATO. E MENO MALE GLI MANCA IL CENTRO ALLA DAKAR, INSEGUENDO IL QUALE ALLUNGHERÀ LA CARRIERA

di **Mario Donnini**

**Okay, non sono più i rally** classicamente intesi, ma una specie di mondiale Turismo corso su strada, a microtappe. Però Seb Loeb is magic. E, se le cose stanno così, non è mica colpa sua. Lui resta il marziano alsaziano. Anzi, il Marsaziano. E il mondiale rally è l'unica disciplina nella storia delle corse in cui due prepensionati con contratto di collaborazione esterna, lui e Ogier, sono più forti e più bravi degli impiegati a tempo pieno. Ma così va il mondo.
Piuttosto, a proposito di mondo delle corse, viene da dire che Sebastien Loeb a oggi è uno dei talenti mediaticamente più sottostimati e ignorati dalla sfolgorante civiltà del Motorsport.
Anche perché qui siamo di fronte non a un campioncino o a uno specialistone di categoria, ma a un devastante e stratosferico superdotato del volante, epocale, eclettico, versatile e di stampo rinascimentale, automobilisticamente onniscente e onnisfrecciante. Eppure, su, diciamolo, il beato e nobile Racing Circus l'ha sempre fumato poco, valutandolo come un laterale, un favoloso mezzo oscuro, bravo ma da tenere là, in una nobile penombra, mentre SL medesimo vinceva tutto e di tutto.
Nove mondiali rally consecutivi, vicino al successo a Le Mans, race winner nel Wtcc, nella Extreme E, gajardo in GT, nonché detentore di una sfilza di record, che ormai potrebbero editare un Guinness dei Primati monografico dedicato solo a lui.

Sì, diciamolo, se mai è esistito in carne e ossa un personaggio in grado di replicare il fumettisticamente meraviglioso Michel Vaillant, quello è proprio Sebastien Loeb, capace di vincere ovunque, comunque e con qualunque mezzo. Mostrando una passione, un'adattabilità e una longevità più da nuvole parlanti che da vita reale. E poi ci sono gli sbaffi di poesia, sissignori, la vittoria fresca nel rally di Montecarlo a 47 anni e undici mesi d'età, a due passi dal tracciato su cui Michael Schumacher ottenne l'ultima pole della sua carriera in F.1, nel 2012, a 43 anni e mezzo, poi tolta ma agonisticamente reale e intangibile. Tirando le fila di tutto questo ragionamento, mi vengono in mente fondamentalmente due cose.

La prima è che la Formula Uno non solo non ha mai capito il potenziale immenso, il genio e il valore esplosivo di Sebastien Loeb, ma lo ha trattato da cane, a fine 2009, quando il campionissimo s'era detto pronto a disputare il Gp di Abu Dhabi con Toro Rosso, finendo stoppato dalla FIA per questioni assolutamente pretestuose e di lana caprina, con la tesi-scusa che non aveva i requisiti per la superlicenza.

Il fatto è che qui, se si presenta il figlio di un quattrinaro di un Paese neoricco, pronto a sborsare fantastiliardi per far giocare il baby con le macchinine come al luna park, stai pur sicuro che il patentino esce fuori, porco d'un Giuda.

Invece ancora ricordo il commento amaro di Loeb, sconsolato perfino poco tempo fa, quando gli ho ricordato il fattaccio di Abu Dhabi 2009 e lui mi ha detto: *«La possibilità era reale, più che concreta. La Red Bull mi aveva chiesto se volevo fare un Gran Premio. Avrei corso per Toro Rosso. Proposta che non si poteva rifiutare. Era per una volta, così, senza nessun obiettivo in particolare, per il piacere di farlo e basta. Non avevo niente da perdere, non ero preoccupato. Penso mi sarei qualificato dignitosamente e avrei mostrato che anche i rallisti possono andare forte in Formula Uno»*. Niente. Niet. Gli hanno detto di no, come se avesse chiesto di correre mio zio Raniero con l'Ape, appena fatto il pieno di verdicchio. Per il resto, poco prima o poco dopo, nessuno l'ha mai saggiato meglio e a fondo, in F.1: manco nei filming days, anche se lui era interessato davvero.

E pure tra le tante Case che hanno corso e vinto a Le Mans, se Loeb ha avuto lo straccio di due possibilità, deve ringraziare la più povera, dolce, commovente e non ufficiale delle squadre, ossia la Pescarolo, nel 2005 e nel 2006, con un secondo posto che tanto poteva promettere e invece pare destinato a restare per sempre tale.

Per questo, quando penso e analizzo l'eco, la risonanza, la consonanza e la gestione dei poteri forti mediatici, tecnologici e non dell'immensa e straripante classe di Sebastien Loeb, un po' mi viene rabbia. Perché ben valorizzato uno così avrebbe raccontato sfide e storie di stampo antico all'interno di un universo moderno che Dio sa quanto ha bisogno di imprese, di exploit, di leggende che tornano a scriversi sotto gli occhi degli appassionati. Invece no. Zitto e buono. Gioca solo nei tuoi familiari cortili, baby.

Per questo quando penso a uno come Loeb, ai suoi quasi quarantotto anni e al fatto che dal 2012 non prende più parte a tutto il mondiale rally, di fatto diventando l'umarell più veloce del mondo senza mai avere chance di raccontare nuovi capitoli di epica pura, appunto in F.1 o a Le Mans, mi viene da pensare che tutti questi geni strapagati nella comunicazione, nella veicolabilità dei messaggi e nella gestione parapubblicitaria delle iniziative, di shining, ovvero di sale in zucca, ne abbiano mica troppo.

Dirò di più. Tanto Antonio Cairoli è stato sottostimato, marginalizzato e poco fumato dai media generalisti italiani pur stravincendo a livello mondiale nel motocross per secoli e diventando uno degli sportivi più valenti del Pianeta, la stessa sorte in gran parte ha subito Sebastien Loeb nei salotti buoni delle quattro ruote. Trionfatore tutte le volte in cui è dipeso da lui, ma anche, per certi versi, vittima di un mondo che, magari giustamente e legittimamente, per carità, dà chance e chiede migliaia di interviste a Nikita Mazepin o mette negli equipaggi teoricamente vincenti della 24 Ore di Le Mans onesti piloti sol perché per nazionalità rappresentano un mercato da blandire e bucare, lasciando a guardare i cantieri uno col potenziale narrativo storicamente della stessa razza rispetto a Nuvolari, Fangio, Senna, Schumacher e Hamilton.

Boh, non lo so. Di fronte al senescente e meraviglioso trionfo a Montecarlo - peraltro con una stupenda navigatrice 50enne, Isabelle Galmiche, a comporre un equipaggio da quasi quota cento (anni d'età) -, da una parte provo la gioia, l'esaltazione e il compiacimento che pervade qualsiasi appassionato. Ma dall'altra ho come un senso di lieve e trasversale indignazione, proprio perché questo ambiente, il nostro rombante e stratificato mondaccio, ai piani alti a Loeb doveva e deve qualcosa di più rispetto a ciò che gli ha comunque fornito e che non è certo poco. Però il senso di stupore un po' dolce e un po' amaro, francamente mi resta in bocca.

Tuttavia c'è una nota finale, a mo' di raggio di luce. Perché nella Dakar, comunque vada, Loeb ha finalmente trovato una gara stregata. Qualcosa che gli sfugge, un sortilegio che lo rende inquieto e che comunque vada fino a che non lo scioglie lo costringerà a tornare e a perpetuare la sua carriera, così come il Safari seppe legare a sé, più a lungo d'un amore incorrisposto, l'immenso Sandro Munari, alla ricerca della sola conquista sfuggita. Rendendo(ce)lo così ancora momentaneamente eterno, sognante e perfino vulnerabile, perché tra le sabbie l'alsaziano - proprio come il Drago nelle savane -, non ha mai avuto troppa fortuna.

Dai, meno male. Il filosofo Bertrand Russell diceva che il segreto per una vita felice è arrivare a un'età matura con almeno una lieve insoddisfazione. Per avere un boost di motivazioni in più e lo spunto ad andare avanti, anelando inquieti ancora qualcosa.

Non so se è la giusta ricetta per la felicità di Loeb, ma a questo punto mi sembra uno dei motivi per cui noi appassionati possiamo guardare oltre sorridendo. Certi che per l'ExtraTerrestre, gelido e romantico, c'è ancora una battaglia da vincere e un pianeta da conquistare, prima di poter dire d'aver colonizzato tutto l'universo.

Perlomeno là dove gli hanno ragionevolmente permesso di correre e dominare.

**TRAGUARDO REGALE**
**Alberto di Monaco si complimenta con L'ExtraTerrestre dopo il trionfo nel Rally del Principato. La tessera numero 80 di un mosaico di vittorie iridate che destano immensa meraviglia**

# Loeb leggendario

## LA NUOVA ERA DEL WRC VOTATO ALL'IBRIDO SI APRE CON L'IMPRESA CLAMOROSA DEL 9 VOLTE IRIDATO. A 47 ANNI SEBASTIEN TORNA ALLA VITTORIA. OGIER FORA A UNA PS DALLA FINE QUANDO ERA IN TESTA

di Marco Giordo

MONTECARLO – Anno nuovo, tutto nuovo, protagonisti vecchi. Perché a brillare nella prima prova della stagione del 50° campionato del mondo, sono state due vecchie conoscenze del mondo dei rally, Loeb e Ogier. Nella gara che ha visto esordire le Rally 1 ibride, a primeggiare in questa 90ª edizione del Rally di Montecarlo sono stati infatti i due Sébastien, che hanno dato spettacolo per tutto il week end a suon di temponi arricchendo così, con le loro imprese, di altre belle pagine la storia della specialità. Alla fine c'è stato il grande trionfo per molti versi inaspettato di "le maestro Loeb", che ha battuto allo sprint sulle strade del dipartimento delle Alpi Marittime l'allievo Ogier, reo di aver forato in un taglio esagerato nella penultima speciale di La Penne l'anteriore sinistra, perdendo così 34"1. Il pilota di Gap ha così lasciato la testa della gara per 9"5 a Loeb che poi nella power stage ha chiuso la partita. Un errore incredibile quello di Ogier che aveva 24"6 di vantaggio e poteva francamente evitarsi quel rischio. E così Sébastien Loeb ha vinto allo sprint meritatamente la gara griffando un successo davvero pesante per lui e per Malcolm Wilson, che ha così incrementato un suo record personale. Negli ultimi tre cambi di tipologia delle top car è stata infatti sempre la MSport a vincere. Nel 2011 quando il successo nella prima ga-

## IL PODIO

**1** **LOEB-GALMICHE**
Ford Puma Rally 1 in 3.00'32"8

**2** **OGIER-VEILLAS**
Toyota Yaris Rally 1 a 10"5

**3** **BREEN-NAGLE**
Ford Puma Rally 1 a 1'39"8

ra della stagione in Svezia è andato ad Hirvonen sulla Ford Fiesta Wrc, la stessa cosa poi è successa nel 2017 quando Ogier vinse il Montecarlo sulla Fiesta Plus, ed ora è stato Loeb a trionfare nel 2022 sulla Puma Rally 1 dopo un 90° Rally di Montecarlo che passerà alla storia. Perché la battaglia tra i due Séb è stata davvero bellissima sino alla fine. Un "tete à tete" stupendo tra i due senza esclusione di colpi, da brividi, che ha entusiasmato tutti, dai tifosi agli addetti ai lavori, addirittura anche i gendarmi che si informavano sulla situazione della gara. Tant'é che il tempo sembrava avesse fermato le lancette a quel 2013 in cui i due campionissimi francesi, vincitori di 17 degli ultimi 18 titoli iridati, si erano affrontati al "Monte" da favoriti per l'ultima volta ed avevano regalato le stesse emozioni. Allora c'era stato il settimo successo nel Principato di Loeb, questa invece per l'alsaziano è arrivata l'80ª vittoria iridata della sua incredibile carriera, la prima senza Daniel Elena, 1.203 giorni dopo il suo ultimo successo ottenuto al Catalunya a Salou alla fine di ottobre del 2018. Questa è anche l'ottava volta che Loeb si aggiudica la classica prova del Principato di Monaco, raggiungendo così nel palmarés del "Monte" Ogier, l'unico che sinora c'era riuscito.

**ORA SONO 80 LE VITTORIE IRIDATE DI SEB**
**Vittoria numero 80 nel Mondiale Rally per Sebastien Loeb che mette la sua firma sull'albo d'oro del Montecarlo per l'ottava volta in carriera**

### Loeb, "le maestro"

Sentire parlare Loeb a fine gara è stato davvero sbalorditivo. A chi gli chiedeva quale fosse il segreto di questa sua incredibile performance ha risposto: *«Per me non è cambiato niente. È stato tutto come 10 anni fa, sono venuto qui a Montecarlo e visto che la vettura andava bene ho fatto la mia corsa come allora andando sempre al massimo, divertendomi davvero tanto»*. Così come la sua copilota Isabelle Galmiche, che nella sua prima gara da navigatrice in un team ufficiale ha saputo navigare senza sbavature "Le Maestro". "Chapeau" anche a lei. Loeb poi commenta la sua gara. *«Sono molto contento* – ha dichiarato - *è stata davvero una grande battaglia in cui anche Ogier è andato fortissimo. La vettura è andata molto bene, mi sono trovato subito a mio agio sin dallo shakedown dove ho fatto segnare il miglior tempo. E questa è la cosa che mi ha sorpreso di più, perché generalmente tardo a scaldarmi. Il che significa che in MSport hanno lavorato davvero bene nel preparare la vettura. Poi dopo una buona prima tappa giovedì sera, ho attaccato a fondo venerdì mattina nella seconda, i miei ricognitori mi hanno infatti dato i consigli giusti, e così sono venuti fuori quattro scratch consecutivi ed ho chiuso in testa la giornata. Sabato ho cercato di resistere all'attacco di Ogier, poi domenica gli ho messo pressione ed alla fine abbiamo vinto»*. Ad ascoltarlo Loeb fa sembrare tutto facile, ma la verità è che i campionissimi sono così, per loro sorprendere tutti è un qualcosa di normale amministrazione, soprattutto quando le condizioni di forma sono ottime così come lo erano quelle di Sébastien al Montecarlo. Loeb venerdì 21 gennaio 2022 dopo la sua splendida Dakar, ha stabilito l'ennesimo suo record nella storia del mondiale rally. È diventato infatti il più vecchio leader di una prova iridata all'età di 47 anni 10 mesi e 26 giorni, batten-

do il record di Bjorn Waldegaard di 47 anni 4 mesi e 20 giorni che resisteva da 31 anni dal Safari del 1991. Poi domenica 23 gennaio è diventato anche il più vecchio vincitore di una prova mondiale a 47 anni 10 mesi e 28 giorni sopravanzando sempre Waldegaard il cui record resisteva da 32 anni, cioè dal Safari 1990 vinto dallo svedese all'età di 46 anni e 155 giorni.

**Duello tra titani**

Per il terzo anno consecutivo la roulette delle gomme non è stata la grande protagonista del Montecarlo come in passato. Questa 90ª edizione della prova monegasca è stata infatti caratterizzata da un tempo secco e asciutto e pochissima neve e ghiaccio sulle speciali. La nuova era del campionato del mondo rally, caratterizzata dall'esordio delle nuove vetture Rally 1, è iniziata sotto il segno dei due grandissimi dominatori dell'ultimo ventennio, Sébastien Ogier e Sébastien Loeb, che hanno chiuso in testa la prima tappa di giovedi sera. Ogier ha dominato sui 38,45 km cronometrati in programma, vincendo sia la prima speciale di Lucéram (15,20 km) che la seconda del Turini (23,21 km). Il pilota della Toyota ha così concluso la prima giornata da leader con un vantaggio di 6"7 sullo scatenato Loeb, che sul Turini ha lamentato perdita di liquido nel servosterzo della sua Puma. Terzo a 11"2 ha chiuso Evans sulla Toyota, con Greensmith quarto a 21"9 e Neuville quinto a 28"5 seguito via via da tutti gli altri. Nella seconda tappa di venerdì è poi andato in onda il grande show

**MSPORT TORNA A FARE FESTA**

**Da tempo Malcolm Wilson aspettava un giorno come questo. C'è voluto Loeb per far tornare a sorridere MSport nel Mondiale Rally. Le Puma hanno dimostrato di essere subito molto performanti**

di Sébastien Loeb, che sulla Ford Puma ha vinto prove a ripetizione sulle speciali delle Alpi Marittime. Sui 97,86 km cronometrati in programma e sui crono ripetuti due volte di Roure-Beuil (18,33 km), Guillames (13,49 km) ed Entrevaux (17,11 km) senza assistenza, e con solo un cambio gomme a metà giornata a Puget-Théniers, il campionissimo alsaziano ha attaccato alla grande sin da subito in quello che è stato un "Loeb day". Ogier gli ha resistito nelle prime due prove, ma poi ad Entrevaux ha perso 15"8 e la leadership della gara a favore del pilota della Ford, perché sul ghiaccio sporco presente in prova e nei tratti umidi non ha voluto prendere troppi rischi. Peggio è andata a Fourmaux, volato fuori strada nella prima speciale di Roure, un'incidente dopo il quale per i danni subiti dalla sua Puma il driver transalpino è stato costretto al ritiro. Nel finale uno scatenato Greensmith ha poi fatto segnare il miglior tempo a Guillames subito imitato ad Entrevaux da Ogier, che ha abbassato di ben 31" il tempo fatto segnare al mattino. Il campione del mondo in carica ha così ridotto il suo svantaggio da Loeb chiudendo la tappa a 9"9 dal pilota della Ford, con Evans terzo a 22"0, Neuville quarto a 47"8 e Tanak quinto a 56"7. Sabato la gara è proseguita con i 92,46 km cronometrati della terza tappa, che sono stati quelli della riscossa di Sébastien Ogier, che ha prima raggiunto e poi superato in classifica Sébastien Loeb. Nel suo "super saturday", Ogier al mattino ha lasciato il primo crono di Le Fugeret (16,80 km) a Evans ma poi ha marcato

# Sprofondo **Hyundai**

## IL TEAM È PARSO DAVVERO SENZA ANIMA

L'anno scorso all'arrivo la faccia scura di Andrea Adamo a Montecarlo era tutta un programma, tant'è che a fine gara aveva detto con estrema sincerità *«è stato un weekend per noi di mer.. »*. Chissà cosa avrebbe detto quest'anno l'ingegnere piemontese, fatto sta che non è stato un esordio facile al "Monte" per il Deputy Team Director Julien Moncet, in una gara in cui la i20 Rally 1 ha evidenziato problemi di affidabilità ed è riuscita a vincere la sua prima speciale solo al 15° tentativo con Neuville, che ha chiuso la sua gara solo al sesto posto. *«Alla fine ce l'abbiamo fatta a vincere una prova* – ha commentato il pilota belga – *nonostante in quella speciale ad Entrevaux avessi avuto problemi al differenziale posteriore. Per il resto sabato è stata dura, abbiamo superato la giornata in qualche modo dopo aver avuto più volte un problema con l'ammortizzatore anteriore destro. Lo abbiamo riparato ma senza l'assistenza a metà tappa è stata davvero dura perché lo abbiamo praticamente messo a posto dopo ogni prova sino a fine tappa»*. Peggio è andata ad Ott Tanak che si è fermato sabato mattina a Thoard. *«Sfortunatamente a Thoard* – ha commentato l'éstone – *nella parte ghiacciata abbiamo commesso un errore molto piccolo, ma che alla fine ci è costato caro. Abbiamo iniziato a perdere liquido di raffreddamento e il motore si stava surriscaldando, e così ci siamo dovuti fermare in trasferimento e ci siamo dovuti ritirare. È stato un weekend impegnativo da cui dobbiamo prendere le giuste indicazioni per costruire per il resto della stagione»*. ●

## PER MSPORT UN INIZIO FAVOLOSO: LA PUMA GRAFFIA DAVVERO FORTE

# **Wilson** over the top

**Malcolm Wilson sembrava quello del 2017 e 2018, un uomo totalmente rivitalizzato dalle performance in questo Montecarlo dei suoi piloti e della nuova Puma. *«Per noi è stato questo davvero l'inizio di una nuova era* – ha confessato il boss inglese al porto di Montecarlo – *e sono davvero soddisfatto di come sono andati per noi sia l'esordio delle nuova Puma Rally 1 che la gara dei nostri piloti. Per noi è stato anche il ritorno alla vittoria dopo oltre tre anni, l'ultima volta c'eravamo riusciti in Galles nell'ottobre del 2018. Sono molto soddisfatto della Puma, devo dire che il grande supporto di Ford Performance si è visto, ci hanno dato accesso come non mai alle loro tecnologie molto sofisticate, in particolare a quelle ibride, ed i risultati sono sotto gli occhi di tutti. Sono anche davvero molto contento delle prove di Craig Breen e di Gus Greensmith, ma soprattutto è stato Sébastien Loeb ad incantarmi. Alla fine del 2005 eravamo stati ad un passo dal portarlo con noi, finalmente ora ci siamo riusciti e Séb ha dimostrato ancora una volta tutta la sua classe. Non pensavo che sarebbe andato così forte sin dallo shakedown, mi ha davvero sorpreso per la sua velocità e la sua voglia di fare bene. Poi quando è passato in testa, quello è stato un grande momento per me e per tutto il nostro team, eravamo tutti davvero molto emozionati. Séb ha poi cercato di spingere sempre al massimo, mi ha davvero impressionato per l'entusiasmo che ci ha messo nonostante abbia 47 anni, è stato incredibile come ha tenuto testa ad Ogier e poi come ha vinto la gara. Con lui avevamo un accordo solo per questa gara, ora dobbiamo parlare e cercare di estendere la nostra partnership in base a quelli che sono i suoi impegni stagionali già prefissati. L'idea è di continuare ancora insieme in qualche gara, ci dobbiamo organizzare per trovare il budget»*. La faccia di Wilson si fa scura solo quando parla di Fourmaux. *«È la quarta volta consecutiva che sbatte in una gara su asfalto* – ha evidenziato – *direi che non ci siamo proprio e che con lui dobbiamo ripartire dalle basi, dobbiamo adottare con lui ora nuove stategie»*. Molto soddisfatto era anche Craig Breen. *«Sono contento, è un terzo posto importante per me* – ha commentato l'irlandese – *perché in pratica siamo i primi tra quelli che fanno tutto il campionato. Avrei preferito magari spingere un po' di più in alcune prove ma va bene così, visto che era dal 2018 che non correvo qui. La Puma va bene e mi è piaciuta molto perché è facile da guidare e si è dimostrata una grande macchina. Quanto a Loeb, è un campione mitico e lo ha dimostrato anche stavolta dopo aver fatto meno di 100 km di test è andato sempre fortissimo ed alla fine ha anche vinto»*.**

**OGIER FORA A UNA PS DALLA FINE DA LEADER**
Battuto sulle strade di casa dal suo rivale più grande. Con una foratura nel corso della penultima prova speciale Ogier ha dovuto accontentarsi della seconda posizione mentre al comando stava provando a conquistare la nona vittoria in carriera a Montecarlo

MENTRE IL PROGRAMMA DI SEB SI ALLARGA

# **Ogier** il grande sconfitto

*«Sono venuto qui per correre al meglio questo Rally di Montecarlo ma purtroppo non è andata bene* - ha commentato alla fine Ogier –. *È stato comunque un weekend in cui la Yaris ibrida è andata molto bene. Mi sono trovato a mio agio nel guidarla, non abbiamo patito nessun problema e devo dire che il team ha fatto un lavoro fantastico di sviluppo. Dopo un ottimo di gara inizio giovedì sera, venerdì mattina non c'erano sulle prove delle condizioni ottimali per me che passavo per primo. Soprattutto a Entrevaux c'era neve sporca e verglas e non ho voluto rischiare, perdendo così secondi preziosi e la leadership della gara. Sabato però sono partito nella posizione giusta e ho potuto attaccare a fondo recuperando su Loeb e ripassando in testa. Prima dell'ultima speciale di Thoard ho capito che lui avevo montato 4 slick e non le avrebbe cambiate, e così con Benjamin abbiamo sostituito le gomme all'ultimo momento arrivando al c.o. di inizio prova a soli 40" dalla fine del nostro minuto. Abbiamo rischiato, ma ho preferito correre quella speciale nelle stesse condizioni di Sébastien, ed alla fine c'è andata bene, visto che proprio lì abbiamo consolidato il nostro vantaggio. Poi purtroppo domenica sappiamo come è finita. Quanto al mio futuro dovete aspettare ancora qualche giorno, ad inizio febbraio farò conoscere il mio programma sia nel WEC in pista che nel mondiale rally»*. Nel frattempo si vocifera che Ogier dovrebbe essere al via in Croazia, Sardegna, Nuova Zelanda e Acropolis e che andrebbe volentieri in Giappone. Presto ne sapremo di più. ●

←

due scratch consecutivi a Malijai (17,04 km) e Thoard (20,79 km) che gli hanno permesso di riagguantare la leadership della gara. Dopo il cambio gomme a Digne les Bains, il più bravo di tutti nel pomeriggio è Kalle Rovanpera che marca lo scratch sia a Malijai che a Thoard, con Ogier che allunga su Loeb soprattutto nell'ultimo crono in parte ghiacciato di Thoard, dove all'ultimo secondo sia Ogier che Loeb hanno montato le slick. Lì il pilota di Gap rifilando ben 16"1 all'alsaziano ha chiuso la tappa in testa con 21"1 di vantaggio, blindando così la gara. Terzo a 1'26" un ottimo Breen, con Rovanpera bravo a rimontare al quarto posto e Greensmith attardato da una foratura quinto. Da segnalare i 20' persi da Evans per un'uscita di strada al mattino a Thoard, e che è solo sesta la prima Hyundai in classifica, quella di Neuville attardato per continui problemi all'ammortizzatore anteriore destro. La terza tappa è stata una vera débacle per la casa coreana, con Tanak fermo dopo il primo passaggio a Thoard e Solberg molto attardato dopo un'uscita di strada, ma poi ottimo terzo nel crono di Thoard. La tappa finale di domenica con 4 prove speciali e 67,26 km cronometrati, è stata piena di colpi di scena. Loeb che fa segnare subito lo scratch a La Penne (19,37 km) ma Ogier gli è subito dietro a 1"1, poi ad Entrevaux (14,26 km) Neuville vince la prima prova della Hyundai in questa gara con Ogier secondo che allunga su Loeb di altri 4"4 portando il suo vantaggio a 24"6. Poi sul secondo passaggio a La Penne c'è il pasticcio di Ogier. Il driver della Toyota fora in un taglio esagerato l'anteriore sinistra,

→

# Fourmaux che schianto!

## È VOLATO FUORI NEL CORSO DELLA PRIMA TAPPA

**Adrien Fourmaux** ha stabilito il record di essere diventato il primo pilota della storia ad aver distrutto in gara una vettura Rally 1. Venerdì mattina sulla prima speciale di Roure-Beuil (18,33 km) è uscito al km 12.2 con la sua Ford Puma Rally 1. Fourmaux è arrivato troppo veloce e nell'affrontare una curva a sinistra ha sbattuto su un costone sulla destra della carreggiata, a quel punto la macchina è finita fuori strada e dopo un paio di tonneau e atterrata sulle quattro ruote. La cellula di sicurezza ha resistito bene e l'equipaggio non ha patito problemi, ma per il pilota transalpino continua la serie nera, anche a Ypres, in Catalogna e a Monza Fourmaux aveva sbattuto e continuano ad essere troppi i suoi errori, e così la serie delle macchine da lui danneggiate si allunga. Francamente sta diventando un oggetto misterioso, dopo l'ottimo inizio da pilota ufficiale MSport lo scorso anno in Croazia.

BUONA LA PRIMA PER IL MONDIALE RALLY IN VERSIONE IBRIDA

# **Inizio ok**, pubblico entusiasta

Buona la prima. Questo mondiale 2022 è partito davvero bene, l'inizio è stato ok. Tutti aspettavano al varco le nuove Rally 1 ibride, che alla fine si sono rivelate competitive ed hanno offerto un ottimo spettacolo. Il futuro della specialità è garantito, le nuove Rally 1 hanno passato alla grande il loro esame, dimostrando di essere nettamente più veloci delle Rally 2. E statene certi che nei prossimi tre anni daranno garanzia di ampia soddisfazione al pubblico. Un pubblico a Montecarlo entusiasta, che dopo un anno di stop ha davvero affollato alla grande le prove speciali della gara monegasca. Come nelle migliori occasioni giovedì sera nella prima speciale al Col di St. Roc c'erano addirittura i fuochi artificiali a salutare il battesimo di questa 50ª stagione iridata ed i piloti che al volante delle top car hanno entusiasmato i tantissimi tifosi provenienti da Francia, Italia, Spagna, Portogallo, Belgio, Gran Bretagna, Irlanda, Germania, Svizzera, Russia, Ungheria, Repubblica Céca, Polonia e via dicendo assiepati a bordo strada. Questa è una notizia davvero importante, perché vista la pandemia in corso per ovvi motivi ancora in tanti hanno preferito restare a casa. La novità di questa stagione è stato il nuovo protocollo Covid, con pass consegnati agli addetti ai lavori solo se hanno effettuato anche la terza dose. Le interviste delle conferenze FIA pre e post gara sono state effettuate come in tempi pre Covid in sala stampa e trasmesse in streaming live, mentre la Media Zone si è svolta in un'area ad hoc all'aperto in cui gli addetti ai lavori erano a due metri dai piloti. I grandi sforzi e le capacità nei duri tempi del Covid-19 messe in mostra dall'ACM nell'allestire la corsa sono stati premiati, e alla fine la gara si è svolta regolarmente. ●

⟵

perdendo 34"1. E così il pilota di Gap lascia la testa della gara per 9"5 a Loeb che poi nella power stage si aggiudica la gara resistendo al ritorno del pilota di Gap grazie anche ad una penalità di 10" inflitta ad Ogier per partenza anticipata nella power stage.

**Rovanpera leader virtuale**

È cambiato parecchio quest'anno il mondiale, la prima gara della stagione ha visto infatti il grande trionfo della Toyota sugli asfalti delle Alpi Marittime, ma ad impressionare è stata la Ford con tre vetture tra i primi cinque. La Puma si è rivelata infatti davvero molto competitiva, alla pari e forse un pelino più veloce della Yaris che ha disputato un'ottima gara soprattutto con Ogier e Rovanpera. Alle spalle di Loeb e Ogier terzo ha chiuso Craig Breen mentre nella classifica del mondiale è ora Rovanpera il primo tra i piloti "full time" impegnati nel campionato. E sono ora proprio Rovanpera e Breen i principali protagonisti attesi al via in Svezia, dove inizia per davvero il nuovo mondiale 2022, quello senza i du Sébastien. Con Evans pronto a riscattarsi dopo l'errore di Thoard, così come la Hyundai che deve reagire subito per recuperare terreno. Su neve e ghiaccio sia Tanak che Neuville vanno fortissimo ed anche Solberg non scherza. Il prossimo appuntamento è già fissato ad Umea a fine febbraio, dove statene certi ne vedremo delle belle. Stay tuned. ●

**BREEN VA SUL PODIO**

Prima vittoria in carriera di una ps del Wrc per Greensmith. L'inglese di MSport ha chiuso al 5° posto. In alto Rovanpera alla fine quarto dopo un avvio tutto in salita. Nell'altra pagina Breen che ha chiuso sul podio, primo tra i piloti che disputano tutto il Mondiale Rally

**NUMERI**

Questi i numeri del 90° Rally di Montecarlo: 75 iscritti, 74 partiti, 48 arrivati con 0 abbandoni nella prima tappa, 1 abbandono nella seconda, 9 nella terza, infine 14 equipaggi non ammessi nella tappa finale in quanto classificati oltre il 50° posto, e 2 ritirati nella quarta.

**TORNA BERTELLI**

In Svezia ci sarà quasi sicuramente anche Lorenzo Bertelli, che con la Ford Puma Rally 1 ha intenzione di partecipare alla gara scandinava, che partirà più a nord da Umea, navigato come d'abitudine da Simone Scattolin. L'ultima apparizione di Bertelli nel mondiale era stata al Safari, disputato dal pilota italiano nel giugno scorso.

**GAP DAL 2023 AL 2025**

La notizia non è stata ancora ufficializzata, ma la prossima stagione il Montecarlo tornerà di nuovo a Gap, grazie ad una accordo triennale già raggiunto tra gli amministratori della città alpina capoluogo del dipartimento delle Hautes Alpes e gli organizzatori monegaschi.

**RICOGNITORI**

Anche quest'anno al "Monte" hanno giocato un ruolo importante i ricognitori, con Simon Jean Joseph che ha verificato ancora una volta le note di Sébastien Ogier, così come Thierry Neuville si è affidato nuovamente a Bruno Thiry, Ott Tanak a Markko Martin, Elfyn Evans a Guy Wilks, Kalle Rovanpera a Mikko Hirvonen. A seguire Sébastien Loeb c'era Yoann Bonato, con Patrick Magaud che ha verificato le note di Fourmaux. Brian Bouffier e Denis Giraudet hanno coadiuvato Oliver Solberg, Juho Hanninen ha seguito Katsuta ed infine Craig Breen si è affidato al suo connazionale Stephen Whitford.

**RENAULT APRIPISTA**

L'arrivo di Luca De Meo e la sua passione per i rally si sono fatti ancora notare in Renault. La casa transalpina è stata di nuovo l'apripista al "Monte" con la Clio R4, con al volante il promettente giovane francese Florian Bernardi e Marc Duez. A seguirli c'era una vecchia conoscenza, l'esperto Josep Ferrer, Renault Rally Coordinator.

**INGRASSIA IN TV**

Julien Ingrassia ha cambiato lavoro e si è dato al giornalismo. Il copilota francese 8 volte campione del mondo, ha infatti commentato in diretta tutta la gara su Canal +, dimostrandosi particolarmente a suo agio nel ruolo, grazie alla sua parlantina e alla sua grande competenza nella materia.

## WRC2 MIKKELSEN FA SUBITO LA DIFFERENZA

MONTECARLO – Vittoria di Andreas Mikkelsen e della Skoda nella prima prova stagionale del mondiale Wrc 2 Open. Il norvegese è stato un grande protagonista per tutto il week end ed alla fine ha chiuso nella top ten settimo assoluto. A fine gara Mikkelsen, che guida una Skoda "semi" ufficiale perché iscritta dalla Toksport, all'arrivo al porto di Montecarlo era particolarmente soddisfatto. *«Siamo venuti qui con l'obbiettivo di vincere e alla fine ce l'abbiamo fatta* – ha commentato –. *Siamo in testa al campionato e questo ci fa molto piacere. E' stato importante tenere un ritmo alto per tutta la gara, rivelatasi come sempre molto impegnativa».* Tra le Wrc 2 Junior il successo è invece andato al velocissimo céco Cais ((Ford Fiesta Rally 2) davanti a Gryazin, mentre tra le Wrc 2 Masters il più bravo è stato il nostro Mauro Miele (Skoda Fabia Rally 2 Evo) che ha preceduto lo svizzero Burri con Loix terzo e l'altro azzurro Arengi sesto.

**Classifica finale Wrc 2 Open:** 1. Mikkelsen-Eriksen (Skoda Fabia Rally 2 Evo) in 3.12'06"6; 2. Cais-Tesinsky (Ford Fiesta Rally2) a 55"4; 3. Gryazin-Aleksandrov (Skoda Fabia Rally 2 Evo) a 2'07"5.

**Classifica finale Wrc 2 Junior:** 1. Cais-Tesinsky (Ford Fiesta Rally2) in 3.13'02"0; 2. Gryazin-Aleksandrov (Skoda Fabia Rally 2 Evo) a 1'12"1; 3. Munster-Louka (Hyundai i20 Rally 2) a 2'18"8

**Classifica finale Wrc 2 Masters:** 1. Miele-Beltrame Skoda Fabia Rally 2 Evo) in 3.21'05"3; 2. Burri-Levratti (VW Polo GTI R5) a 2'20"5; 3. Loix-Tsjoen Skoda Fabia Rally 2 Evo) a 3'59"8.

**Campionato Wrc 2 classifica dopo la prima prova:**
**Open:** 1. Mikkelsen 28 punti, 2. Cais 19, 3. Gryazin 15
**Junior :** 1. Cais 28 punti, 2. Gryazin e Munster 20
**Masters :** 1. Miele 29 punti, 2. Burri 23, 3. Loix 18

## Così al traguardo

Gara 1 del Mondiale - Montecarlo (MC), 20-23 gennaio 2022

| | EQUIPAGGIO | VETTURA | NAZ. | TEMPO |
|---|---|---|---|---|
| 1° | **Loeb-Galmiche** | Ford Puma Rally1 | F-F | **in 3.00'32"8** |
| 2° | **Ogier-Veillas** | Toyota Yaris Rally1 | F-F | **a 10"5** |
| 3° | **Breen-Nagle** | Ford Puma Rally1 | IRL-IRL | **a 1'39"8** |
| 4° | **Rovanpera-Halttunen** | Toyota Yaris Rally1 | FIN-FIN | **a 2'16"2** |
| 5° | **Greensmith-Andersson** | Ford Puma Rally1 | GB-GB | **a 6'33"4** |
| 6° | **Neuville-Wydaeghe** | Hyundai i20 Rally1 | B-B | **a 7'42"6** |
| 7° | **Mikkelsen-Torstein** | Skoda Fabia Rally2 | N-N | **a 11'33"8** |
| 8° | **Katsuta-Johnston** | Toyota Yaris Wrc | J-IRL | **a 12'24"7** |
| 9° | **Cais-Tesinsky** | Ford Fiesta Rally2 | CZ-CZ | **a 12'29"2** |
| 10° | **Gryazin-Aleksandrov** | Skoda Fabia Rally2 | RUS-RUS | **a 13'41"3** |

PROVE SPECIALI VINTE: **Loeb** 6 su 17, **Ogier** 5, **Rovanpera** 3, **Neuville**, **Evans** e **Greensmith** 1. RALLY LEADER: **Ogier** da ps 1 a ps 4, **Loeb** da ps 5 a ps 9, **Loeb** e **Ogier** ps 10, **Ogier** da ps 11 a ps 15, **Loeb** da ps 16 a ps 17. POWER STAGE: 1. **Rovanpera** in 8'35"8; 2. **Evans** a 0"9; 3. **Neuville** a 2"6; 4. **Loeb** a 7"0; 5. **Ogier** a 8"0. I PRINCIPALI RITIRI: **Fourmaux** (uscita di strada) ps 3, **Camilli** (sospensione) ps 6; **Tanak** (radiatore) ps 12; **Solberg** (malessere) ps 15.

## Mondiale Piloti

POWER STAGE
1° = 5 punti
2° = 4 punti
3° = 3 punti
4° = 2 punti
5° = 1 punto

| | | MONTECARLO 20-23/1 | SVEZIA 24-27/2 | CROAZIA 21-24/4 | PORTOGALLO 19-22/5 | ITALIA SARDEGNA 2-5/6 | SAFARI 23-26/6 | ESTONIA 14-17/7 | 1000 LAGHI 4-7/8 | IRLANDA N. ? 18-21/8 | GRECIA 8-11/9 | NUOVA ZELANDA 29/9-2/10 | SPAGNA 20-23/10 | GIAPPONE 10-13/11 | TOTALE PUNTI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1° | **Loeb** | 25+2 | | | | | | | | | | | | | **27** |
| 2° | **Ogier** | 18+1 | | | | | | | | | | | | | **19** |
| 3° | **Rovanpera** | 12+5 | | | | | | | | | | | | | **17** |
| 4° | **Breen** | 15 | | | | | | | | | | | | | **15** |
| 5° | **Neuville** | 8+3 | | | | | | | | | | | | | **11** |
| 6° | **Greensmith** | 10 | | | | | | | | | | | | | **10** |
| 7° | **Mikkelsen** | 6 | | | | | | | | | | | | | **6** |
| 8° | **Katsuta** | 4 | | | | | | | | | | | | | **4** |
| 9° | **Evans** | 0+4 | | | | | | | | | | | | | **4** |
| 10° | **Cais** | 2 | | | | | | | | | | | | | **2** |
| 11° | **Gryazin** | 1 | | | | | | | | | | | | | **1** |

## Mondiale Costruttori

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1° | **MSport Ford** | 42 | | | | | | | | | | | | | **42** |
| 2° | **Toyota** | 39 | | | | | | | | | | | | | **39** |
| 3° | **Hyundai** | 13 | | | | | | | | | | | | | **13** |

## WRC3 A PAJARI

MONTECARLO – Buona la prima per il finlandese Sami Pajari nella prima prova del Wrc 3 riservata alle "Fiestine" a 4 ruote motrici. Il campione del mondo Junior ha preceduto all'arrivo il céco Cerny, mentre il nostro Brazzoli dopo una gara piena di insidie e problemi ha concluso in terza posizione. *«La Fiesta è andata bene per tutta la corsa* – ha commentato Pajari –. *Nella terza tappa abbiamo preso il comando cercando di amministrare la nostra gara e di portare a casa questa importante vittoria».*

**Classifica finale Wrc 3:** 1.**Classifica finale Wrc 3:** 1. Pajari-Malkonen in 3.24'39"2; 2. Cerny-Cernohorsky a 7"6; 3.
Brazzoli-Fenoli a 19'16"0 (tutti su Ford Fiesta Rally 3).

**Campionato Wrc 3 classifica dopo la prima prova:** 1. Pajari 29 punti, 2. Cerny 23, 3. Brazzoli 18.

WEEK END DA DIMENTICARE PER LA HYUNDAI
Week end da dimenticare per la Hyundai. Il primo round del Mondiale 2022 è stata una mezza disfatta. In alto Miele ottimo 17° assoluto.

# Sempre in... Gamba

## MATTEO È IL MIGLIORE DEGLI ITALIANI

**Alla fine** i più bravi della pattuglia tricolore sono stati Matteo Gamba e Nicolò Gonella che su una Skoda Fabia Rally2 hanno chiuso 16i assoluti dopo una gara densa di insidie come sempre capita a Montecarlo. Una bella soddisfazione per il pilota bergamasco, mentre secondo tra gli "azzurri" si è classificato Mauro Miele e Luca Beltrame anche loro sulla Fabia che ha concluso 17°, mentre Gino-Michi su Hyundai i20 R5 hanno chiuso in 19ª posizione. Da segnalare poi il 32° posto di Daprà-Guglielmetti (Ford Fiesta Rally 4), 37i si sono classificati mentre Arengi-Bosi (Skoda Fabia R5), mentre Brazzoli e Fenoli (Ford Fiesta Rally 3) si sono piazzati in 40ª posizione e Gobbin (124 Abarth) 47°: Infine Chentre-Bay e Covi-Lorigiola (entrambi su Skoda Fabia Rally 2), hanno invece finito la terza tappa fuori dalla top 50, e non hanno potuto partecipare alla giornata finale di domenica. ●

È STATA LA SCELTA PIÙ IMPORTANTE SULLE SPECIALI INNEVATE

# **Pirelli** Sottozero, la gomma più strategica

Mario Isola si è divertito durante lo shakedown di Peille, dove ha girato navigato da Petter Solberg su una Lancia Rally 037 di Chimera. E' stato questo un bel ritorno nei rally per l'Head of Motorsport della Pirelli, da anni impegnato a seguire il mondiale di Formula 1.
Sotto l'aspetto agonistico questo Rally di Montecarlo non ha riservato sorprese alla casa milanese, che come già era stato preventivato alla vigilia viste le condizioni più asciutte del solito in cui si è corsa la gara, ha visto i piloti utilizzare soprattutto le soft, talvolta le super soft e solo a Sisteron le invernali. La casa della Bicocca è scesa in gran forze nel Principato con uno staff composto da 25 persone, così come aveva fatto lo scorso anno. a Gap. *«Come avevamo previsto* – ha commentato Terenzio Testoni, responsabile del Pirelli Rally Activity – *essendo quest'anno le prove speciali più a sud, come avevamo pronosticato le condizioni erano più asciutte e umide. La Sottozero è stata la gomma più strategica, perché a Sisteron è stata la scelta vincente come ha dimostrato Rovanpera. C'è stato un grande utilizzo da parte di tutti viste le condizioni delle soft, ma a livello di strategia possiamo dire che la Sottozero è stata la scelta più importante durante le speciali innevate. Sulla qualità delle gomme, che sulle Rally 1 che pesano di più ed hanno più scarico di potenza ed hanno un utilizzo diverso rispetto alle Plus, possiamo dire che il consumo e l'usura sono stati contenuti ed affidabili, direi che siamo soddisfatti. Eravamo già fiduciosi già alla vigilia, quando duranti i test avevamo verificato con attenzione il "working range" delle gomme rispetto alle vecchie vetture. Ora possiamo dire che tutto è andato per il meglio, se necessario siamo pronti ad un ulteriore sviluppo che tenga conto del possibile miglioramento delle prestazioni delle Rally 1. Ma la cosa non ci preoccupa perché lo sviluppo non si ferma mai a Milano dove i nostri tecnici stanno già lavorando ai nuovi upgrade».* ●

# Sebastien altro pianeta

**«GLI ALTRI? DOVREBBERO VERGOGNARSI». PIERO LIATTI, ULTIMO ITALIANO A VINCERE AL MONTECARLO NEL '97 È CATEGORICO. PER I NOSTRI IL CANNIBALE HA SEMPRE UNA MARCIA IN PIÙ**

di **Daniele Sgorbini**

**La clamorosa vittoria di Sébastien Loeb** al Rally di Montecarlo emoziona e fa discutere. L'impresa del cannibale alsaziano, che a quasi 48 anni si è permesso il lusso di centrare la sua 80ª vittoria nel Mondiale Rally dopo quasi due anni di assenza dalla scena iridata, rappresenta una di quelle imprese destinate a restare impresse nella storia e a far parlare per molto. Qualcosa che fa venir voglia di ragionare e di dire la loro anche ad alcuni tra i piloti italiani che hanno fatto la storia più o meno recente del controsterzo d'autore, a iniziare da Piero Liatti, ultimo dei nostri capace di vincere a Montecarlo, esattamente venticinque anni fa. Anche il pilota piemontese, come

Loeb adesso, fu il primo a inaugurare una nuova era. **Piero Liatti** in coppia con Fabrizia Pons firmò la prima vittoria dell'era Wrc, proprio come il nove volte iridato con Isabelle Galmiche alle note ha messo il sigillo sull'esordio della nuove Rally 1 ibride. Un uomo e una donna, oggi come allora: *«Cosa posso dire di questa vittoria di Loeb* – commenta Liatti – *davvero si fa fatica a trovare le parole. Uno così, che arriva dopo due anni in cui non ha praticamente corso nei rally e che li suona tutti in quel modo, effettivamente mi lascia senza parole. Anzi, un pensiero ce l'ho e lo dico: penso che gli altri dovrebbero semplicemente vergognarsi, perché a parte Ogier la concorrenza semplicemente non esiste. Sì, Evans è stato in parte in gara, ma alla fine anche lui ogni tanto fa degli errori e la verità è che Loeb e Ogier si sono dimostrati anche questa volta a un altro livello. Anche Breen secondo me non è stato all'altezza, così come i piloti della Hyundai. Che altro aggiungere, mi stupisco che a quell'età Loeb sia ancora davanti e i piloti più giovani dovrebbero sperare che i due Séb si levino definitivamente dalle scatole, altrimenti loro continuerebbero anche nel futuro prossimo a fare delle figuracce. Devono imparare, studiare, dovrebbero mettersi lì e continuare a guardare dei filmati di Loeb e Ogier, per capire come guidano 'ste macchine, per capire dove mettono le ruote, quali linee fanno»*. Le idee chiare su come siano andate le cose le ha pure **Alex Fiorio**, Campione del Mondo Gruppo N 1987 e da sempre lucido e direttissimo nei suoi giudizi: *«Lo dicevo dalla partenza del Montecarlo che Loeb avrebbe vinto la gara* – attacca deciso Alex – *e le mie previsioni alla fine si sono rivelate esatte. Qualcuno dice che ha avuto fortuna, perché ha approfittato della foratura e della partenza anticipata di Ogier nella Power Stage, ma la verità è che Loeb con la sua gara ha indotto l'altro all'errore. Se sai dove passare e dove mettere le ruote non buchi praticamente mai, invece Ogier questa volta l'ha fatto ed è successo perché era molto sotto pressione. Con Loeb competitivo, Ogier è più volte andato in crisi, non è la prima volta che succede. Alla fine vince chi è più attento dell'altro e anche questa volta alla fine è stato così. Del resto c'è poco da inventarsi, negli ultimi 16 anni il Montecarlo lo hanno vinto quasi sempre loro due, ci stava che anche questa volta se lo giocassero tra loro»*. Tutto da gustare pure il commento di **Andreone Navarra**, un altro dei nostri capace di graffiare nel Mondiale, ai tempi della Impreza Wrc e delle prime edizioni del Rally d'Italia: *«Due settimane di Dakar sfiancherebbero chiunque, invece Loeb alla sue età è arrivato a Montecarlo e ha buttato lì una gara del genere, segno che non ha solo un fisico incredibile ma anche una capacità irraggiungibile per tutti gli altri di rimanere lucido. Non ha sbagliato nulla e gli errori di Ogier non sono solo sfortuna. La verità è che comunque questi due sono ancora troppo superiori, se continuassero in pianta stabile per gli altri non ci sarebbero possibilità ancora per tre o quattro anni»*. *«Se mi aspettavo un Loeb così forte? Onestamente sì* – risponde **Giandomenico Basso** – *perché anche se non correva nel Mondiale da un po', non ha mai smesso di tenersi allenato. Queste nuove Rally 1* – analizza il Campione Italiano 2021 che del cannibale alsaziano è quasi coetaneo – *richiedono probabilmente una guida piuttosto diversa rispetto alle Wrc Plus, non solo per l'ibrido ma anche per il cambio manuale a 5 marce e per l'assenza del differenziale centrale. Tutti hanno dovuto riabituarsi e alla fine l'esperienza e la classe innata hanno fatto la differenza: la verità è che sia Loeb sia Ogier non sono secondi a nessuno. Poi per vincere a Montecarlo serve un mix tra bravura e fortuna e Loeb è stato davvero perfetto»*.

di Pino Allievi

# Fermenti F.1 sotto il pelo dell'acqua

## SEMBRA CHE NON CAPITI NIENTE MA QUALCOSA SI MUOVE, TRA DICHIARAZIONI DI ZAK BROWN, SILENZI DI HAMMER E COMMIATO A PROST

Davvero non succede niente? No, stanno accadendo un sacco di cose importanti in questa Formula Uno che d'inverno esce dalla luce dei riflettori. Una F.1 che comunica malissimo, i piloti che scompaiono, le notizie quasi tutte volte in negativo perché non c'è nessuno che sappia come gestirle. E i responsabili dei team che brancolano nel buio, senza rendersi conto che, quando parlano, dovrebbero difendere il prodotto che dà loro da vivere e regala sogni agli appassionati invece di graffiarne l'immagine con argomenti fuori luogo.
In mezzo a questo caos, sono comunque tanti i temi emersi con prepotenza nelle prime tre settimane del 2022. Abbiamo voluto evidenziarne tre, importantissimi, anche per i risvolti che nascondono.

**Brown il profeta**
Personaggio enigmatico, Zak (sta per Zakary) Brown, il ceo della McLaren. Ha 51 anni, è americano di Los Angeles ma vive in Inghilterra, arriva dalla pubblicità ed ha anche corso. È subentrato a Ron Dennis sei anni fa intervenendo subito su tutto, spesso uscendo dagli argini. Tante scelte sbagliate in mezzo a tante giuste, l'ultima delle quali l'ingaggio di Andreas Seidl – che era anche in orbita Ferrari – il quale ha dato struttura, sostanza e soprattutto credibilità alla "nuova" McLaren, sballottata qua e là da problemi economici e prestiti vari.
È un tipo da guardare a distanza, Brown. Ma in questa F.1 piatta, mediocre, è emerso su tutti con idee chiare, prospettive, intuizioni che sarebbe spettato

ad altri ben più paludati porre sul tavolo. In una lettera che equivale a un'accusa al sistema, Brown ha detto ciò che tutti pensano, ossia che è arrivata l'ora di uscire dall'equivoco su chi comandi davvero tra Fia e Liberty Media, stabilendo una leadership: «*I team hanno troppo potere, va limitato. Sono stati loro a contribuire agli equivoci sul controllo delle regole. Adesso alcuni prendono la scusa dei possibili danni alle macchine nelle Sprint Races per aumentare la cifra del budget cap. C'è un tentativo di vincere i mondiali col libretto degli assegni. E poi affrontiamo anche il tema delle Squadre B che sono assoggettate alle Squadre A e spesso votano contro i propri interessi per non rompere il legame di sudditanza. L'elezione di Ben Sulayem offre ora l'opportunità di un cambiamento*».
Lasciamo perdere Brown, che può essere simpatico o meno, ma come non condividere gli argomenti che ha affrontato? In altri tempi sarebbe state qualche grosso personaggio come Enzo Ferrari a puntare l'indice sugli stessi temi. Ma la Ferrari tace, la Mercedes e la Red Bull pure, se non per intervenire con puntualizzazioni di parte su qualche dettaglio. Però i problemi della Formula Uno sono proprio quelli che Zac ha messo sotto la lente d'ingrandimento. E chi dissente è in malafede.
Ma dietro le parole del titolare della McLaren s'intravvedono anche i nuovi scenari di guerra o spartizione o allontanamento – scegliete voi – tra la Fia e Liberty Media, ovvero tra il potere sportivo e quello economico. Così come andrebbe ridefinita la dicitura di "team" andando nei particolari. Brown sta dalla parte di Ben Sulayem, è evidente. E il nuovo presidente pare voglia velocemente smantellare tutto ciò che ha fatto Jean Todt. Film già visti. Ma se in parte avesse ragione?

## Hamilton il fantasma

Non c'è, è evaporato subito dopo la sconfitta nel mondiale, ha chiuso con i social, non esistono più tracce sulla terra. Lewis Hamilton, il vero grande personaggio di questa Formula Uno, si è fatto da parte. Mario Donnini, nel numero scorso di Autosprint, ha analizzato a fondo le tematiche psicosociologiche della sua fuga, con una eccezionale radiografia di ciò che lo ha spinto verso questo comportamento. Si è parlato di abbandono dalle scene, ipotesi al momento eccessiva ma perorata velatamente da Toto Wolff. Il quale, poi, di recente ha dichiarato che «*daremo a Lewis una competizione leale in pista*», confermando implicitamente che il 7 volte campione del mondo continuerà.
La Mercedes in realtà sta facendo una sua battaglia, neppure sotterranea, per evitare un replay di ciò che è accaduto ad Abu Dhabi, dove tutto ha indotto a pensare ad una gara truccata per dare il titolo a Verstappen, anche se non è stato così. Adesso la marca tedesca, senza la quale questa F.1 sarebbe molto meno credibile, desidera – come tutti – chiarezza, ottenibile secondo alcuni con la cacciata di Michael Masi. Il quale ad Abu Dhabi e anche altrove ha pasticciato, ma è uno che ci ha sempre messo la faccia. I giocatori del Milan, con Ibra in testa, sono andati nello spogliatoio a consolare l'arbitro Marco Serra che con un errore clamoroso aveva decretato la vittoria della Spezia e l'allontanamento dei rossoneri dal vertice: «*Io sbaglio i gol e tu puoi anche sbagliare una decisione, siamo uomini*», ha detto saggiamente il grande Zlatan. Una bella cosa che profuma di sport nel senso più ampio. Masi, invece, è stato lasciato completamente solo in un mare infestato di pescecani. Ma è una persona pulita – cosa rara – che avrebbe avuto bisogno di maggiori sostegni quando invece, a volte, si è trovato accanto (non designate da lui) persone poco limpide e tanto meno all'altezza del compito difficilissimo che ricopre un collegio giudicante. Alla fine è stato messo sulla graticola Masi e non invece i vertici di Liberty Media e Fia che hanno avallato scandali come l'ufficializzazione del Gp del Belgio, tanto per fare un esempio disgustoso.
In questo scenario, Hamilton ha scelto la via del silenzio. Giusta per alcuni, eccessiva per altri. Ma coerente con un momento nel quale bisognerebbe mettere ordine per ripartire meglio, lanciando un mondiale 2022 che non sia solo all'insegna di ciò che vuole Netflix e degli interessi economici dei team, ma sia invece rivolto a un pubblico e ad una passione da recuperare, prima che la F.1 non diventi solo il distratto passatempo di principi degli Emirati.

## Prost lo sdegnato

Luca De Meo, che amava e seguiva la Formula Uno ben prima di salire ai vertici di FCA, di Seat e poi di Renault, ha deciso di rivoluzionare la struttura della Alpine. In effetti, che senso ha una Renault che corre in Formula Uno senza ambizioni di vittoria? Il solo che l'abbia portata ai vertici mondiali è stato un altro italiano, Flavio Briatore. De Meo vorrebbe imitarlo e ha deciso di cambiare l'ossatura di vertice del team facendo a meno del responsabile tecnico Martin Budkowski e del consigliere alla presidenza Alain Prost. Poiché Budkowski era unanimemente stimato per competenza e visione, il suo allontanamento risulta avvolto dallo stesso alone di mistero che ha accompagnato la cacciata dalla Ferrari, nella settimana di Natale, di Nicola Boari (responsabile marketing), Michael Leiters (capo della tecnologia) e Vincenzo Regazzoni (capo produzione), figure che chi scrive non conosceva ma delle quali tutti all'interno dell'azienda parlavano bene elogiandone le qualità. Tra l'altro, era stato il presidente Elkann a inviare Leiters alle più recenti riunioni in cui si trattava la F.1 degli anni a venire.
L'addio di Prost da Alpine è stato un fulmine a ciel sereno e il quattro volte campione del mondo ha rivelato di essersi sentito tradito dal numero 1 del team Laurent Rossi, cui evidentemente faceva ombra. De Meo tempo fa aveva offerto a Prost la presidenza di Alpine F.1 ed è strano che il ceo Renault non abbia cercato di mediare. «*Non ero più coinvolto nei progetti decisionali, con Rossi ho avvertito la gelosia*», ha dichiarato Alain al quotidiano francese L'Equipe. Evidentemente la sua figura è stata giudicata superflua, quando invece Mercedes (con Lauda) e Red Bull (con Marko) hanno fatto tesoro dei consigli degli ex-piloti inseriti ai vertici dei loro organigrammi. Il tempo dirà se la rivoluzione voluta da De Meo porterà dei frutti. Ma intanto Fernando Alonso ha già messo le mani avanti: «*Il budget cap ci darà una mano e se nel 2022 non riusciremo a vincere sarà solo per colpa nostra*». Un messaggio sin troppo chiaro. ●

**CIAO CIAO AD ALAIN PROST**
**Certo, la notizia non deflagra come ai tempi in cui era pilota, ma la fine del rapporto tra Prost e l'Alpine un minimo di eco la suscita eccome...**

# Al **bar** delle grandi **speranze** F.1

## NON BASTERÀ AVERE MONOPOSTO BELLE E MODERNISSIME, ORA C'È ANCHE BISOGNO DI UN SUPPLEMENTO DI COERENZA E DISCIPLINA DA PARTE DEGLI UOMINI FORTI DEI GRAN PREMI

"**Il bar** delle grandi speranze", in origine "The tender bar" è il titolo di un bellissimo, premiatissimo romanzo di J. R. Moehringer (estensore anche di "Open", il libro di Andre Agassi) la cui lettura consiglio vivamente, magari abbinata alla visione del film omonimo diretto da George Clooney. Il titolo viene buono qui per soffermarci un attimo sulle grandi speranze in circolazione all'alba di un anno che sarà nuovissimo sul fronte tecnico e che, speriamo appunto, proponga qualche novità anche su altri fronti.
Sto parlando, per esempio, di usi e costumi da Grand Prix. Di vizi da paddock da eliminare, dando magari più rilevanza al lavoro e meno al cinema, alla capacità di esporre la mercanzia in vetrina, alla tendenza strabordante di fare mercato. Qualcosa che riguarda molti, troppi team principal ormai abituati a trattare le corse come un territorio dove incrementare la propria immagine per influenzare, dirigere e dirimere affari non sempre o soltanto collegati con gli interessi del proprio team. È una abilità anche questa, intendiamoci, ma servirebbe una disciplina, in mancanza di un'autodisciplina. È un manager brillante Toto Wolff ma, detto con rispetto, troppo votato all'esuberanza, a muovere fili più o meno visibili su fronti diversi. Gode di una buona reputazione Frederic Vasseur, pure lui da anni nel mondo motoristico, impegnato nella gestione di questo o quel pilota, da interessi altri, sempre in pista. Sono complessi e intricati i legami, dettano scambi di cortesie e di opportunità, decisivi per l'approdo in F.1 di Lawrence Stroll, è confusa, confusissima da anni la gestione del team Alpine, ex Renault, reduce da ribaltoni interni destabilizzanti all'inizio di una stagione. Senza contare che il destino dei piloti è ormai regolato da un pugno di uomini super potenti, troppo potenti, disinvolti al punto da muoversi nel Gran Premi come se si trattasse del salotto di casa. A differenza di altri, più votati al lavoro in quanto tale, agli esclusivi interessi del proprio team e per questo paradossalmente penalizzati o almeno non del tutto riconosciuti. Soprattutto quando vengono prese decisioni rilevanti, basate sulla coreografia, sull'illuminazione delle vetrine e non sulla sostanza, su ciò che meno appare e più conta.

**I POTERI FORTI CI PENSINO SU**

**Toto Wolff è il team principal più vincente e potente del Circus. Da lui e dai suoi illustri colleghi ci si aspetta una presa di coscienza per rendere la F.1 ancora più a misura d'uomo e di Sport**

Per molti versi le complicazioni emerse durante la gestione delle gare lo scorso anno è anche figlia di questa serie di commistioni. Su, in definitiva, una certa arroganza di potere che finisce per trasformarsi in un condizionamento persino nei locali dove lavorano gli uomini della Federazione. Abbiamo criticato Michael Masi ripetutamente lo scorso anno. Senza riflettere abbastanza, forse, sulle condizioni in cui opera prima e durante ogni competizione, incalzato e messo in soggezione da chi gestisce i team più rilevanti. Per non parlare dei condizionamenti che subiscono i tecnici federali, la cui giacca viene strattonata a tempo pieno. Colpa loro, per molti versi, certo, con la speranza che la nuova presidenza alzi il livello di competenza e di autorevolezza dell'intera comitiva. Ma, insomma, lavorare in un contesto dove i condizionamenti sono una prassi non è facile. Lo dico pensando a Masi o a chi verrà dopo di lui, con identiche probabilità di inciampare, visto l'andazzo.
Così in questo piccolo bar delle grandi speranze ci si aspetta un po' di aria fresca, di dignità, di rispetto, di umiltà, parola che in F.1 è rara quanto un quadrifoglio in un prato. C'è un nuovo presidente Fia, non sappiamo quanto capace di liberarsi dal sistema che l'ha portato sin qui, quando deciso ad evolvere davvero il Motorsport. E un po' tutti facciamo affidamento su Stefano Domenicali che di etica e modernità è un paladino naturale anche se il suo ruolo e il suo compito sono focalizzati su altro. Però, crediamo, l'immagine dell'intera F.1 passa anche da quella degli attori principali. Che non sono semplicemente i piloti. Passa, come abbiamo visto, da una disciplina più larga e condivisa che al momento manca assai. Macchine modernissime, ecco. E poi un po' di modernità attorno alle vetture, un disinteresse che genera evoluzione, un'altra aria. Più limpida. Detto, si capisce, aprendo le finestre del nostro bar. Il bar delle grandi speranze. ●

di Fulvio Solms

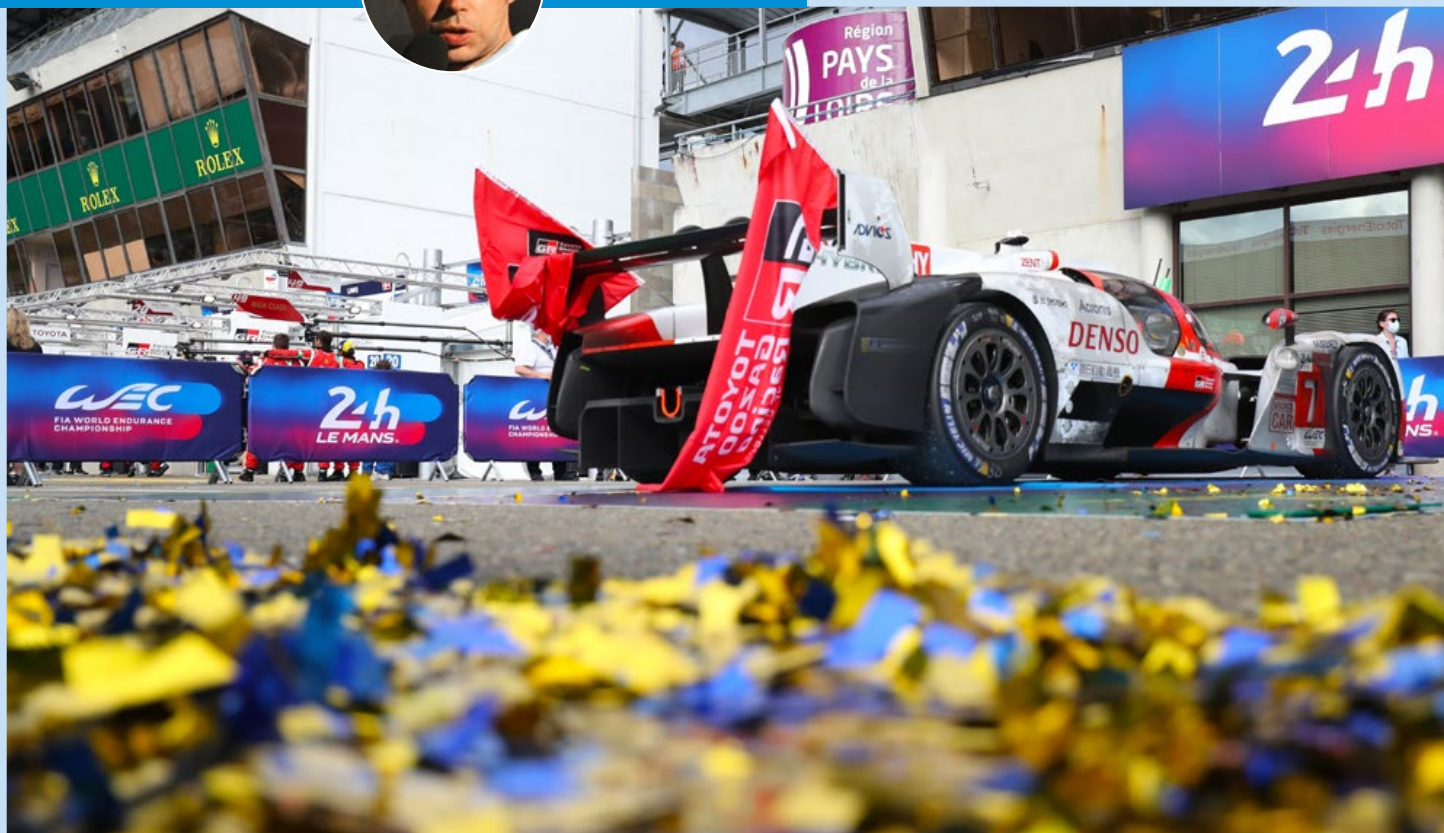
# Michael Masi in prima linea

**DIRE CHE È SOTTO PROCESSO MAGARI APPARE ESAGERATO, PERÒ DOPO I FATTI DI ABU DHABI IL FARO DELLA VERIFICA SI È ACCESO SU DI LUI. ANCHE SE NON SEMBRA IMPOSSIBILE LA SUA RICONFERMA...**

**Il processo a Michael Masi** – no, scusate, slitta la frizione in partenza: intendevamo l'inchiesta sui fatti di Abu Dhabi – è in pieno svolgimento e sulla sorte del direttore di gara della Formula Uno, sparito dal ruolo di responsabile del settore monoposto nell'organigramma FIA, corrono voci discordanti.
Una linea innocentista va comunque rafforzandosi, consolidata dal fatto che l'analisi su quanto accaduto in dicembre a Yas Marina (e che finì per far cadere il titolo piloti nelle mani di Max Verstappen a scapito di Lewis Hamilton) non sia partita dalle pure decisioni di Masi ma dalle condizioni che le hanno determinate e, in seconda battuta, da cosa si sarebbe potuto fare di meglio.
La differenza tra i due approcci non è sottile perché lo iato presente tra errore commesso ed errore percepito è ampio, soprattutto quando i tempi per prendere le decisioni sono stretti e tutto, o quasi,

avviene in diretta e in mondovisione. Due esempi per capirci.
Il primo: Gp del Belgio, dove Masi fermò la gara dopo un solo giro  valido (dietro safety car) per l'attribuzione di metà punteggio. Lì l'errore percepito fu enorme, ma sbagli tecnici non ne furono commessi. Masi dette lo stop con un pragmatismo asciutto e molto australiano, non appena capì che non si sarebbe potuto correre ma se fosse stato più politico, smaliziato e anche furbo – ci si consenta: se fosse stato più Whiting – avrebbe fatto girare la safety car per altri otto-dieci esasperanti giri con le monoposto dietro, tipo strascico da sposa, e solo dopo avrebbe fermato. Sarebbe passato un altro messaggio: ce l'abbiamo messa proprio tutta ma non è stato possibile.
Il secondo esempio: Gp dell'Arabia Saudita, la domenica più storta dell'anno per Masi, peggio della stessa Abu Dhabi. Tutti avvertimmo come surreale la trattativa tra direzione di gara e Red Bull sulle posizioni da tenere alla ripartenza dopo l'improvvido stop per l'uscita di Schumino. Masi in radio propose: *«Stiamo pensando di farvi partire secondi* (Verstappen dietro Hamilton, ndr), *questa è la mia offerta considerato quello che è successo alla seconda curva»*, dove Max aveva superato Lewis passando nella chicane. Sottintendeva: se segnalo ai commissari il taglio vi penalizzano, non sarebbe meglio evitarlo?
Ma non si trattò di nulla di diverso rispetto a quel che era avvenuto nel primo Gp in Bahrain dove Verstappen nel finale, a seguito di un sorpasso fuori pista su Hamilton, si era riaccodato proprio dopo l'avvertimento di Masi, che aveva proposto a Red Bull: *«Se restituite la posizione non segnalo ai commissari»*.
Dunque la percezione del suk è stata forte ma solo per effetto della diretta Tv: questi accordi in corsa ci sono sempre stati, con il preciso scopo di sanare immediatamente una situazione irregolare ed evitare che la giuria penalizzi.
Tornando ad Abu Dhabi, molti hanno criticato il fatto che Masi non abbia dato subito bandiera rossa con Latifi a muro, permettendo a Hamilton e Verstappen di ripartire con gomme soft e giocarsi tutto alla pari. In circostanze del genere e con assenza di particolari problemi sulla vettura incidentata – esempio: la presenza di fuoco, anche solo su un freno – il recupero e il ripristino delle condizioni per gareggiare richiedono due giri. In quell'occasione l'operazione è stata più lenta e Masi ha sbagliato permettendo di sdoppiarsi solo ai cinque piloti che erano inseriti tra i duellanti, mentre era nelle sue facoltà non far sdoppiare nessuno (in quel caso: titolo a Hamilton con Gpri-partito) o far sdoppiare tutti (in quel caso: titolo a Hamilton con conclusione del Mondiale dietro safety car).
Tecnicamente c'è stata una forzatura del regolamento pur di garantire un altro giro di gara e a seguito di questa Toto Wolff – sia pure mai ufficialmente – ha chiesto la testa di Masi. Ma al di là dell'errore la commissione FIA affidata a Peter Bayer che agisce sotto il diretto controllo del neo-presidente Ben Sulayem, si sta ponendo domande che vanno oltre la pura lettura degli eventi. E dunque: in quali condizioni di tempi ristrettissimi, pressioni indebite esercitate dai due team principal e stress crescente ha dovuto decidere Masi? Cosa avrebbe potuto fare di meglio in quei frangenti, tenendo conto che la bandiera rossa in gara costituisce l'ultima ratio?
E ancora: tenendo conto che il lavoro di Masi è *«il più difficile del mondo»* come ha sintetizzato Mattia Binotto per evidenziare le complicatissime circostanze in cui un direttore di gara è chiamato a decisioni cruciali, e pur coscienti del fatto che l'australiano abbia effettivamente commesso alcuni errori, ci sono tutti gli elementi per negargli la fiducia nel 2023?
Nel caso: chi al posto suo? I nomi che circolano sono due: il portoghese Eduardo Freitas e Scott Elkins, direttori di gara rispettivamente in WEC-Le Mans e Formula E. Noi punteremmo un soldino sulla conferma di Masi con rinforzi al suo fianco a cominciare da un nuovo vice: il tedesco Niels Wittich in arrivo dal DTM. Il che sarebbe un potente digestivo per Mercedes. ●

**MASI, L'UOMO NEL MIRINO**
**Michael Masi, l'uomo responsabile della disciplina di gara nei Gran Premi, vive un momento delicato a seguito dei controversi fatti di Abu Dhabi, ma per ora non c'è ancora niente di certo a suo carico...**

di Mario Donnini

# Il vero, grande mito racing? È la Toyota

## STA QUASI FILANDO INOSSERVATO IL DOMINIO DELLA CASA GIAPPONESE A TUTTI I LIVELLI DELL'AUTOMOBILISMO DA CORSA. DALLE GARE DI DURATA AI RALLY, PASSANDO PER I RAID. CON UN PALMARÈS TALE DA RENDERLA LA GRIFFE TOP NELLE CORSE DI OGGI. OVVIO, F.1 A PARTE

**Grazie al secondo trionfo** della Toyota alla Dakar con la GR Dkr Hilux T1+ sembrano belle chiare due cose: la prima è che ormai le macchine da corsa, oltre ad avere un corpo poco originale nonché un'anima sempre più labile, vantano nomi che sembrano codici fiscali. E la seconda è che la Toyota, piaccia o meno, è diventata a tutti gli effetti la Casa numero uno delle corse, quanto a qualità e quantità delle affermazioni, nell'automobilismo più recente.
Poi, certo, si possono dire tante cose, alcune belle e altre meno, però la realtà è esattamente questa. E penso valga la pena di illustrarla e rinfrescarla un poco, perché siamo di fronte a qualcosa di epocale e la cosa rischia anche di passare, paradossalmente, del tutto inosservata.
Si comincia con i rally iridati, laddove il marchio delle Tre Ellissi vince il mondiale piloti nel triennio 1992, 1993 e 1994 rispettivamente con Sainz, Kankkunen e Auriol, centrando anche il mondiale Costruttori nel 1993, 1994, 1999. È un buon periodo anche nell'Imsa americana, perché la Casa giapponese, associatasi con la leggendaria Eagle di Dan Gurney, vince i titoli Piloti e Costruttori dell'Imsa nel biennio 1992-1993 con Juan-Manuel Fangio jr, ghermendo anche la prima classicissima 24 Ore a livello internazionale, a Daytona, nel 1993. Quindi si dà alla serie Cart lanciandosi all'attacco anche come motorizzazione di monoposto.
Bene. Non molti ricordano che la Toyota - che cede alla Mazda l'onore della prima vittoria giapponese a Le Mans -, passa alla storia come il primo

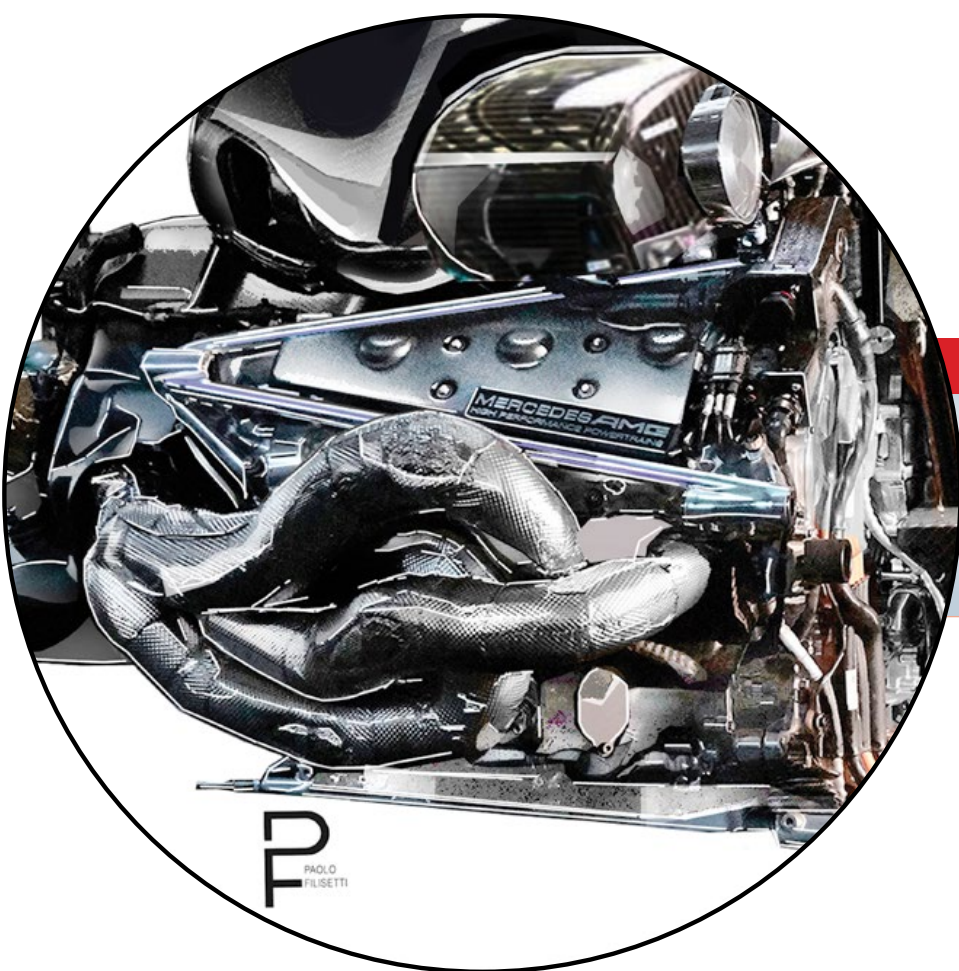
Costruttore nipponico a vincere la 500 Miglia di Indianapolis nel 2003, con Penske e Castroneves. Di più. Parallelamente allo sfortunato programma in F.1, la Toyota stessa in contemporanea si toglie grandi soddisfazioni proprio in America, poiché nel 2002 vince il campionato Cart con Da Matta e nel 2003 quello Irl con Scott Dixon. Poi, con la serie IRL-Indycar che sceglie la strada del monomarca, la Toyota realizza che poco sposterebbe continuare a fornire motori e decide lo storico passaggio nella Nascar, a partire dalla stagione 2007. E questa è una vera e propria pietra miliare, perché l'arrivo di un Costruttore nipponico nella più pura e dura serie americana crea proteste, malumori, ansie e frustrazioni protezionistiche, ma alla fine, come è giusto che sia, lo spirito sportivo trionfa e i risultati cominciamo molto presto a raccontare una favola nuova.
I fatti di gara spiegano una rivoluzionaria e indicativa realtà: la prima vittoria di tappa arriva nel 2008, mentre le affermazioni salgono a ventuno nel 2009 e la Casa giapponese comincia a festeggiare, per antipasto, il trionfo nel campionato Nationwide, seconda divisione della Nascar, quindi nel 2015 Kyle Busch per il team di Joe Gibbs su Toyota Camry si aggiudica la serie maggiore al termine della Chase, imitato nel 2017 da Martin Truex Jr. col team di Barney Visser, con lo stesso Kyle Bush che nel 2009 concede il bis per se stesso e il tris per la Toyota Camry, divenuta una delle icone della Nascar di oggi.
E questo è tanto ma non certo tutto, perché nel frattempo, nel Wrc si rinnovano i fasti del mondiale rally degli Anni '90, vincendo tra i Costruttori mondiale nel 2018 e nel 2021, oltre ovviamente ai titoli piloti conquistati con la Yaris Wrc da Ott Tanak, uno, e da Sebastien Ogier, due.
Poi, certo, mettiamoci le due Dakar 2019 e 2021 vinte con Nasser Al-Attiyah-Matthieu Baume su Toyota Hilux. E, dulcis in fundo, perché mai misconoscere i quattro titoli consecutivi nel Wec, tra i quali l'ultimo è anche il primo della categoria Hypercar, con altrettanti trionfi degli equipaggi Toyota nel mondiale Piloti, più quattro successi consecutivi alla 24 Ore di Le Mans, che per tre decenni era sembrata la gara proibita e maledetta.
Insomma, sul regno della Toyota, sui cinque continenti e nelle infinite categorie che domina, non tramonta mai il sole, come sui possedimenti leggendari di Carlo V.
In altre parole, dopo aver scavalcato General Motors e Ford, diventando il Costruttore che vende più macchine di serie al mondo, la Toyota a tutti gli effetti è anche la Casa più impegnata e vincente nelle corse, durante gli ultimi due decenni che hanno visto invece tendenzialmente la fuga delle altre Case dalle competizioni.
Con la F.1 che, dopo i fasti d'inizio millennio nell'era Ecclestone, dal 2008 in poi, causa la crisi economica globale ha vissuto un vero e proprio fuggi fuggi - del quale peraltro è stata protagonista anche la stessa Toyota -, che di fatto ha ridotto il Circus iridato a una sorta di DTM senza parafanghi, con solo Mercedes, Ferrari e Renault restate come motoriste mentre anche la vincente Honda se n'è appena andata, lasciando materiali e tecnologia alla Red Bull che si farà tutto in casa.
Insomma, F.1 e Formula E a parte, la Toyota corre e vince ovunque.
A inizio Anni '70 brillava a rovescio nel firmamento dell'auto come la più grande Casa automobilistica a non avere un palmarés sportivo davvero consistente, mentre adesso può ben dire d'essere sfolgorante per il motivo esattamente opposto. L'unica cosa strana è che la percezione generale non è esattamente questa. Perché a oggi la Toyota è associata al fatto di vincere - vedi Le Mans, Wec e, in parte pure nel mondiale rally -, perché la concorrenza è quantitativamente assai meno agguerrita di una volta. In altre parole, se giocano in pochi, le vittorie vanterebbero meno carati. Il che è vero ma anche no.
Perché appare plausibile anche dire che la Toyota ha il grande, immenso merito d'essere praticamente la sola Casa che ha continuato e continua a investire a livello globale nel Motorsport proprio in un periodo difficilissimo, nel quale quasi tutti i grandi Costruttori tirano il sederino indietro, preferendo semmai lavarsi la coscienza e pulirsi la punta del naso correndo nella verde, liberatoria e perbenino Formula E.
Nulla da dire, a costoro, però sia chiaro che la Toyota non ha alcuna colpa se batte e oscura simultaneamente, oltre ai pochi rivali che ha, anche i tantissimi che se ne sono andati.
Piuttosto, un'altra cosa resta strana e indicativa, sempre a livello di percezione istintiva. La Toyota stessa, e pure questo è un mezzo paradosso, s'è fatta più pubblicità e ha ottenuto assai più simpatia coi suoi mille e sfortunati tentativi inesausti di vincere la 24 Ore di Le Mans, che non col poker di vittorie recenti, apparentemente facili e prive di reale concorrenza, da parte dei modesti avversari restati in campo.
Non solo: anche la sfortunata militanza in F.1, premiata solo da sporadici secondi posti, ma mai e poi mai da una vittoria in un Gran Premio, ha comunque regalato ai nipponici quella nomea disneyana da Paolino Paperino, che alla fin fine fa molto più immagine che non l'aver preso improvvisamente le fattezze del perfettino e ipervincente Gastone. Ma i fatti restano fatti e sarà bene attenersi soprattutto a quelli.
Questo è un settimanale da corsa e la simpatia, la stima e un abbraccio forte non possono che andare alla Casa che dall'inizio del terzo millennio sta dimostrando di credere più di tutte le altre nel mondo racing. Investendo, valorizzando e trionfando praticamente in ogni genere di competizione, dai deserti fino ai superspeedway, passando per i nevai e fendendo la infuocata notte di Le Mans nonché le albe ghiacce della Dakar.
E gli assenti, una volta di più, hanno sempre e solo torto.
Grande, forte e immensa Toyota, quindi.
Perché nelle corse svetta solo chi c'è e resta presente: la Dad, la didattica a distanza, da noi mica si può fare. ●

**ORMAI LE MANCA SOLO UN MONDIALE IN F.1**

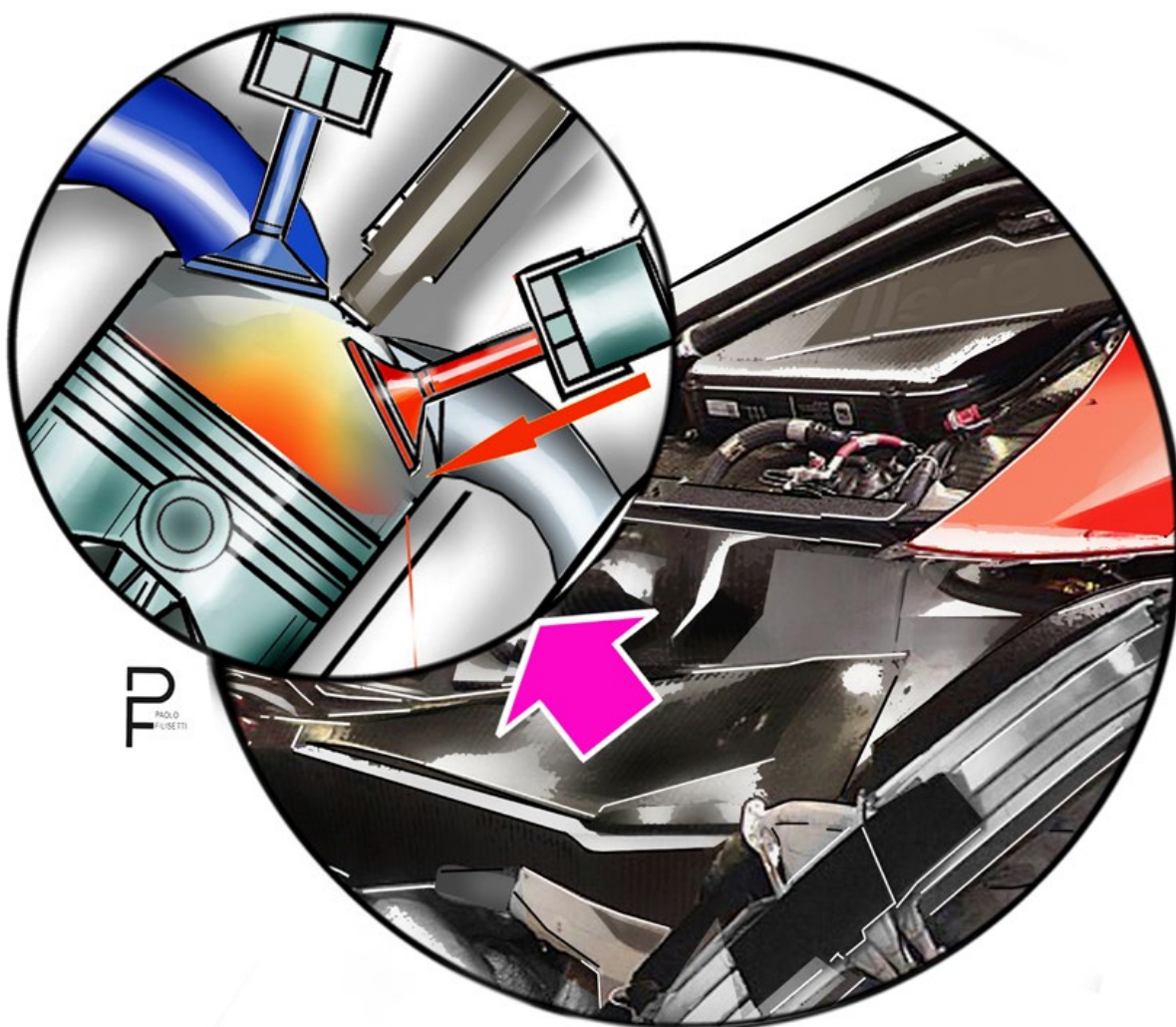
**Dopo quattro trionfi consecutivi a Le Mans e nel Wec, nella foto, alla Toyota in bacheca manca solo la gratificazione sfuggita in F.1. Per il resto, è la Casa più vincente e idealista nel mondo racing di oggi**

di Paolo Filisetti

# Ferrari: così la power del 2022

## PROVIAMO A FARE UN VIAGGIO NEL CUORE PULSANTE DELLA NUOVA ROSSA, ALTRO PUNTO CRUCIALE SUL QUALE PUNTARE PER TORNARE A COMBATTERE NEI GRAN PREMI PER LE POSIZIONI CHE CONTANO

**MOLTO... SUPERFAST!**

LE POWER UNIT FERRARI 065/6 E MERCEDES M12 UTILIZZATE NEL 2021. NEL TONDO SI VUOLE EVIDENZIARE COME LO SVILUPPO PRINCIPALE SULLA NUOVA UNITÀ DI MARANELLO (SUPERFAST) SIA A LIVELLO DELLE CAMERE DI SCOPPIO.

**Se tutti i team** tendono a far filtrare pochissime indiscrezioni per quanto riguarda i dettagli delle nuove vetture, sembra diverso l'approccio per quanto riguarda le power unit. È ovvio che nel primo caso, l'aspetto legato alla messa in rete di striminziti dettagli, si motivi per il fatto che una più ampia informazione visiva, eventualmente disponibile anche per i rivali, potrebbe costituire un elemento rilevante per la comprensione dei progetti a livello aerodinamico. Di ben altro tenore, ovviamente le informazioni legate ai propulsori, di cui ovviamente non si dispone di immagini della meccanica interna, o che evidenzino, ad esempio, il disegno delle camere di combustione. In pratica, rivelare o quanto meno far trapelare rumours sui propulsori, può essere da un lato meno rischioso rispetto a rivelazioni sull'aerodinamica, ma soprattutto avere un effetto strategico, politico, rilevante. Premesso, in ogni caso, che ciascun costruttore segua la propria strada indipendentemente da quanto faccia la concorrenza, mostrare i muscoli in termini di stato di avanzamento delle nuove power unit (che resteranno congelate sino al termine del 2025) può indurre pressione nei diretti rivali. La prima a seguire questa strada è stata la Mercedes che ha anticipato prima di tutti il "firing up" della PU M13. Oddio, di firing up ha avuto ben poco l'aspetto. Non bisogna infatti far corrispondere il firing up alla prima accensione della PU in assoluto, quella,

infatti di norma avviene al banco, e numerose altre ne seguiranno ovviamente nei test di durata e prestazionali: ma alla prima accensione della PU montata sullo chassis della nuova vettura, con l'intero impianto di raffreddamento montato. Ciò detto, quello visto nel video postato settimane orsono dai tecnici di Brixworth, aveva ben poco di un firing up effettivo, in quanto l'unità non era montata sulla scocca reale della nascitura W13. Se dunque, quanto emerso da parte della Mercedes, onestamente lascia il beneficio del dubbio, in ogni caso è facilmente intuibile la ragione alla base di questa volontaria dimostrazione di forza. Si tratta di mostrare di essere i primi ad aver risolto i problemi legati all'incremento della percentuale di Etanolo nel carburante, passato dal 5,95% al 10% che, sulla carta, porterebbe ad una riduzione della potenza massima di circa 20CV. Di altra portata soprattutto in termini di attendibilità appaiono le indiscrezioni che giungono da Maranello. Come noto la nuova monoposto sarà presentata il 17 febbraio e la sua costruzione procede speditamente. Anche nel caso della nuova rossa, per ora, sono filtrate solo indiscrezioni di massima e molto parziali, per contro, sono sempre più precise quelle sulla nuova power unit. Dopo aver anticipato il debutto della componente elettrica dell'ibrido in occasione dello scorso Gp di Russia, per valutarne sul campo i progressi, l'attenzione si è spostata sulla delibera finale del motore endotermico. Come detto, uno degli scogli che tutti i motoristi devono affrontare nella definizione dei propulsori a combustione interna per la stagione 2022, è l'adozione di carburante E10, ovvero con il 10% di Etanolo imposto dal regolamento. Il minore potere calorifico di questa componente "green", ha imposto una complessa analisi dei progetti a livello di combustione. Sulla carta, la potenza persa rispetto a quella ottenuta con il carburante utilizzato nel 2021, è di circa 20CV, un gap non facile da colmare. A Maranello si sono svolti test comparativi, con il propulsore alimentato col carburante E10, a diretto confronto per prestazioni e affidabilità con unità alimentate con il carburante 2021.

Pare che i tecnici siano riusciti ad annullare sull'unità SUPERFAST il gap di potenza causato dall'utilizzo della nuova benzina. Ciò sarebbe emerso nelle prove che hanno simulato varie tipologie di utilizzo, differenti tracciati, per avere riferimenti precisi, anche ma non solo sullo stress termico di specifiche parti, (teste, cielo pistoni, valvole), misurando anche la temperatura dei gas di scarico. Tutte le temperature sono rimaste entro i limiti di sicurezza. Sono stati variati diversi parametri tra cui i tempi di accensione, progressivamente ottimizzati. Il risultato ottenuto rappresenta la luce verde al propulsore per quanto riguarda i suoi definitivi parametri di funzionamento. ●

# Pirelli nelle corse fa festa e guarda avanti

## A CENTOQUINDICI ANNI DALL'EPICO SUCCESSO ALLA PARIGI-PECHINO, LA CASA È PRONTA ALLA SFIDA INTENSA DI UNA STAGIONE CHE LA VEDRÀ IN F.1 CON GLI PNEUMATICI A 18 POLLICI E PURE ALTROVE...

di **Alessandro Gargantini**

**Nel primo pomeriggio di martedì** diciotto gennaio, Pirelli ha ufficialmente aperto la nuova stagione mettendosi a disposizione dei media con una conferenza stampa internazionale, interattiva, in lingua inglese, nella quale si è subito entrati su temi concreti in vista di quella che sarà, per numerosi motivi, un'annata importante per la multinazionale milanese che il prossimo 28 gennaio festeggerà il suo centocinquantesimo compleanno dalla fondazione, il centoquindicesimo dalla prima vittoria nelle corse, ottenuta nella Pechino-Parigi del 1907. *«Il nostro primo successo nel Motorsport risale a molto, molto tempo fa. Da quel lontano momento sono accaduti numerosissimi avvenimenti, ma noi siamo ancora qui, con un elevatissimo livello di impegno nelle corse»* è stata la nota di apertura del numero uno della divisione Motorsport Mario Isola, che ha introdotto una stagione che, insieme alle speciali celebrazioni, porterà molte novità nei prodotti in linea con gli sviluppi regolamentari delle numerose serie agonistiche nelle quali Pirelli è impegnata. Insieme a Mario Isola, sullo stage sono saliti Terenzio Testoni, responsabile per l'attività Rally, e Matteo Braga, equipollente nel mondo GT. *«Avremo le nuove gomme da diciotto pollici in Formula Uno, un nuovo prodotto per il GT e nuove gomme disegnate per le macchine ibride nel WRC. Siamo foca-*

*lizzati sulla sostenibilità e sul supporto a giovanti talenti nella loro carriera. Ci sono molte attività in corso, Pirelli supporta circa trecentocinquanta campionati»*, ha spiegato Isola.

**POLLICI ...ALL'INSU!**

**La stagione 2022 in F.1 vedrà il debutto degli pneumatici a 18 pollici che contribuiranno a dare nuovo volto e problematiche inedite al mondo dei Gran Premi**

### Isola: «I piloti vogliono spingere di più!»

Il primo appuntamento di grande rilievo nel nuovo anno per Pirelli è certamente il Rally di Monte Carlo, ma la stagione 2022 coincide anche con un importante cambiamento regolamentare in Formula Uno che contribuisce a rafforzare il legame tra l'attività nella serie più importante nel panorama nel Motorsport e la produzione di serie.

*«Le gomme da diciotto pollici sono un prodotto completamente diverso, con dimensioni nuove. La loro introduzione fa parte di un progetto più ampio che coinvolge integralmente le monoposto della serie regina: il design delle macchine è completamente innovativo e c'è un nuovo pacchetto aerodinamico che prevede l'effetto suolo. Abbiamo sviluppato il nostro prodotto sin dalla scorsa stagione, svolgendo prove in circuito grazie ai team, che hanno appositamente realizzato modelli ibridi ad hoc e ci hanno consentito di svolgere verifiche comparative. Le mule cars usate nei test avevano un incremento di peso, in linea con le monoposto del 2022. I test svolti in pista sono stati fondamentali, perché ci hanno permesso di avere riferimenti reali accanto a quelli virtuali. In una stagione di ventidue corse, riuscire in parallelo a sviluppare efficacemente il prodotto in ottica 2022 è stato un risultato molto importante. Abbiamo sviluppato cinque gomme diverse, cinque tipi di slick, le intermedie e le wet. Quello che non abbiamo potuto provare è il comportamento degli pneumatici con il nuovo pacchetto aerodinamico, visto che le mule car avevano quello del 2021. Per questo motivo, alcuni aggiustamenti potrebbero essere necessari quest'anno»*. Isola ha anche puntualizzato che i nuovi pneumatici da diciotto pollici rispondono anche a specifiche richieste da parte dei piloti in termini di performance.

*«I piloti ci hanno chiesto di avere meno surriscaldamento e meno degrado. Vogliono spingere al massimo sulle gomme, combattere in pista. Per queste ragioni, insieme alla FIA, abbiamo preso la decisione di lavorare anche sulle mescole e realizzare una gomma realmente diversa nelle sue caratteristiche rispetto al passato. Vogliamo però continuare diverse strategie in gara, con l'opzione della singola e della doppia sosta. Abbiamo avuto un approccio innovativo nella creazione del nuovo prodotto che sono certo che si riverbererà positivamente su tutta la nostra gamma»*.

### Performance e sostenibilità

Isola ha sottolineato che le corse sono un laboratorio indispensabile per elevare gli standard dei prodotti di serie. *«Ogni innovazione, ogni sviluppo nel Motorsport funziona da palestra per il prodotto da strada. Le gomme da diciotto sono più funzionali in questo senso rispetto a quelle da tredici»*.

L'introduzione degli pneumatici da diciotto pollici è un progetto completamente nuovo che ha coinvolto tutti gli elementi della gomma, i profili, la struttura, le mescole. Le nuove mescole hanno una finestra di utilizzo più ampia, senza però sacrificare la fase di riscaldamento, limitano il surriscaldamento e riducono il degrado.

Ci sono novità anche per quel che concerne le temperature delle termocoperte: tutti i pneumatici saranno riscaldati a settanta gradi, non più a cento gradi gli anteriori e a ottanta gradi i posteriori, come avveniva nel 2021.

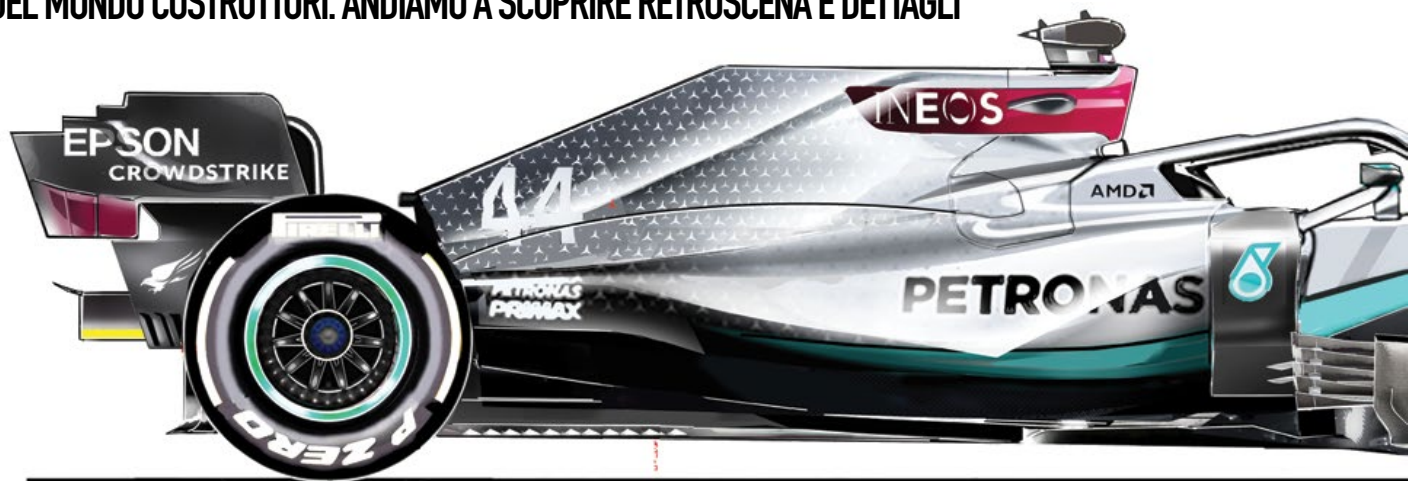
La variazione nella temperatura delle termocoperte fa parte di un piano volto ad eliminare del tutto l'utilizzo delle stesse nei prossimi anni al fine di ridurre il consumo di elettricità a vantaggio della sostenibilità. Pirelli è l'unico produttore di pneumatici che ha ottenuto tre stelle nel programma di accreditamento ambientale della FIA.

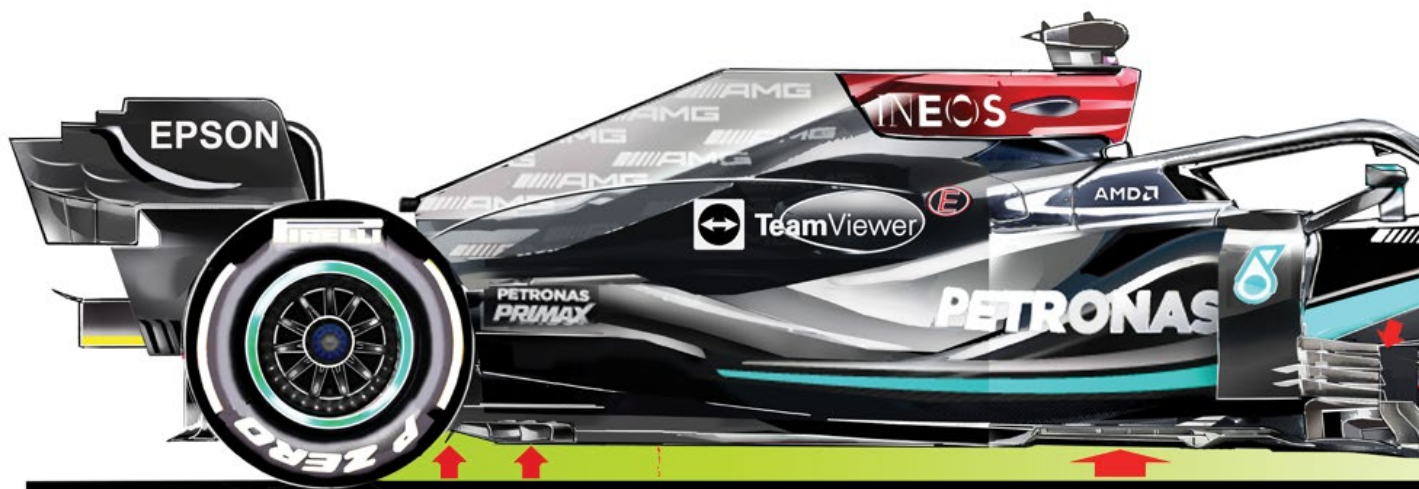
Questo sarà per la FIA un requisito obbligatorio per tutti i suoi provider dal 2025. *«Quando la FIA ha lanciato questo progetto, ci siamo subito concentrati sul raggiungimento delle tre stelle, il massimo riconoscimento, perché vogliamo anticipare il futuro senza compromessi. Questo progetto ha coinvolto la nostra intera struttura: abbiamo lavorato su ogni minimo aspetto nella direzione della sostenibilità e sugli impatti ambientali, come ad esempio lo smaltimento del materiale a fine vita. Anche il nostro abbigliamento in pista è fatto quasi integralmente con materiali riciclati»* ha concluso Isola.

Pirelli ha l'obiettivo di raggiungere la carbon neutra-

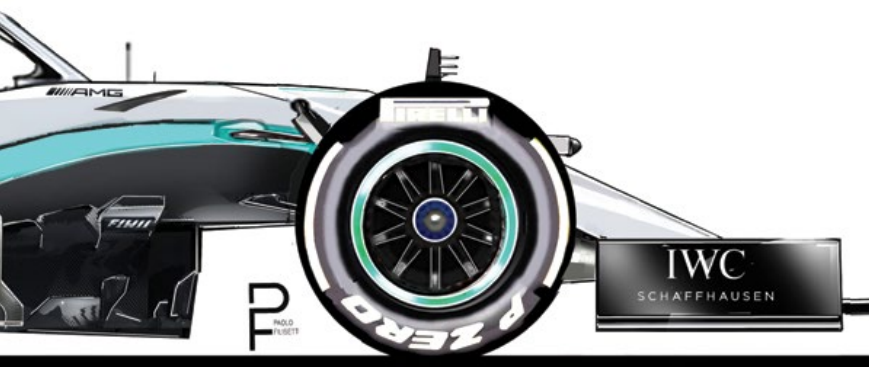
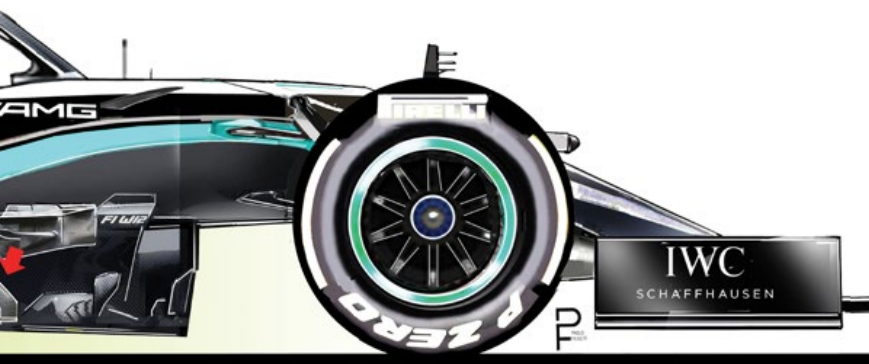
di Paolo Filisetti

# **Mercedes** sceglie il passo corto per la W13

## PRIME INDISCREZIONI SULLA MONOPOSTO DEL TEAM CAMPIONE DEL MONDO COSTRUTTORI. ANDIAMO A SCOPRIRE RETROSCENA E DETTAGLI

**W12 – W11 (LIVREA ARGENTO TEST 2020)**

IL PASSO DELLA VETTURA DELLO SCORSO ANNO ERA IL PIÙ LUNGO SULLA GRIGLIA, FUNZIONALE ALL'ASSETTO QUASI NEUTRO CHE LA CARATTERIZZAVA. NEL CONFRONTO CON QUELLO DELLA VETTURA PRECEDENTE DA CUI È DERIVATA LA LUNGHEZZA È RIMASTA INVARIATA.

**Giungono alla spicciolate** le date di presentazione delle nuove monoposto. Dopo Aston Martin il 10 febbraio, McLaren l'11 e Ferrari il 17, Mercedes ha fissato il lancio della W13 il 18 febbraio a Brackley. Della nuova monoposto sinora è trapelato poco, soprattutto a livello di video o immagini, spesso basate su rendering volutamente fuorvianti. Ciò nonostante alcune indiscrezioni riportano del fatto che la W13, che come tutte le altre vetture, in base al nuovo regolamento potrà avere un interasse massimo di 3600mm, molto probabilmente non sfrutterà la misura massima consentita. Sembra, infatti, che la scelta

## W13 AI RAGGI X

IL REGOLAMENTO FISSA A 3600MM LA LUNGHEZZA MASSIMA DEL PASSO. QUELLO DELLA W13, DOVREBBE ADDIRITTURA ESSERE VICINO AI 3500MM.

progettuale seguita dai tecnici sia quella di una vettura "corta", con un passo che potrebbe essere intorno ai 3500mm. Questa scelta poggerebbe su due ragioni, una legata al peso minimo delle vetture che come noto è stato innalzato a 395kg nell'ultimissima versione del regolamento. È forse superfluo sottolineare che a Brackley dispongano delle risorse e tecnologie per realizzare una monoposto che abbia una massa minima non superiore a quella prescritta dalle norme. Un problema che forse team minori potrebbero, per contro, affrontare. Ciò nonostante, la possibilità di scendere al disotto di questo limite e posizionare (seppur in posizioni stabilite dal regolamento) una zavorra, costituirebbe un vantaggio tangibile a favore della dinamica della vettura. Da cui, la scelta di un interasse ridotto, che si pone a tutti gli effetti, in totale controtendenza rispetto al suo costante incremento, perseguito dalle monoposto Mercedes degli ultimi cinque anni, motivata dalla ricerca di una maggiore reattività della vettura nelle curve lente, quelle in cui sulla carta le monoposto 2022 saranno più lente, penalizzate dal nuovo concetto aerodinamico. A quanto pare i tecnici sotto la direzione tecnica di Mike Elliot, avrebbero valutato che una riduzione del passo, che di fatto come detto sarebbe più vicino ai 3500mm che al limite massimo di 3600mm, non comporti una perdita di carico prodotto dal fondo, rilevante. In pratica i benefici a livello di dinamica del veicolo, compenserebbero abbondantemente l'eventuale differenza a livello di deportanza. Inoltre, pare acclarato che sfruttando a dovere il profilo inferiore dell'ala posteriore (beam wing) sia possibile incrementare l'efficienza del fondo, con una migliore estrazione dell'aria. Queste ipotesi, tenderebbero dunque ad avallare come i dubbi su quale strada scegliere siano stati progressivamente fugati già a livello di analisi preliminare del progetto. Rilevante, in ogni caso, sarà identificare la migliore geometria delle sospensioni, che come noto pur mantenendo ovviamente le barre di rollio anteriore e posteriore, su tutte le vetture non potranno più utilizzare i terzi elementi trasversali (heave dampers) che consentivano un preciso controllo delle altezze da terra.

In tal senso la scelta di un passo corto, implica una precisa sinergia tra avantreno e retrotreno della vettura, per ridurre i fenomeni di beccheggio che, in considerazione del concetto aerodinamico ad effetto suolo, lo renderebbero sostanzialmente meno efficiente, e con un carico più instabile. Considerate tutte queste premesse, pare dunque corretto considerare che questa stagione rappresenti per Mercedes una vera rivoluzione, con l'abbandono definitivo e totale delle caratteristiche che avevano reso vincenti le vetture precedenti. ●

# Elettrizzato per la nuova sfida

**ANTONIO GIOVINAZZI RIPARTE DA ZERO IN FORMULA E, DEBUTTANDO NELLA CATEGORIA NELLE FILE DEL TEAM DI JAY PENSKE CON UNA DOSE BOOSTER DI MOTIVAZIONI E VOGLIA DI RISCATTO, DOPO LA F.1**

di **Alessandro Gargantini**

A **poco più di un mese** dalla finalissima di Abu Dhabi, per Antonio Giovinazzi è già tempo di rimettersi tuta e casco e tuffarsi in una nuova avventura, nella quale il ventottenne di Martina Franca ripone importanti aspettative. Il prossimo fine settimana sul tracciato cittadino arabo di Diriyah inizierà la nuova stagione della Formula E, che vedrà l'ex pilota dell'Alfa Romeo F.1 al via su una monoposto del team Dragon Penske al fianco del brasiliano Sette Camara. Giovinazzi ha un'esperienza limitatissima della nuova categoria, avendo svolto soltanto due giorni di test a Valencia lo scorso novembre prima di tuffarsi nel rush finale del mondiale di Formula Uno a Jeddah e Yas Marina.

C'È TANTO ENTUSIASMO NELLA MIA NUOVA SQUADRA. E IL FATTO DI PARTIRE PROPRIO DALLA PISTA CHE HA DATO MAGGIOR SODDISFAZIONE, È UN MOTIVO DI FIDUCIA IN PIÙ

ANTONIO GIOVINAZZI

Ma ci sono tutte le condizioni affinché il pugliese possa velocemente colmare il gap dai diretti rivali e iniziare a dire la sua.
La squadra fondata da Jay Penske, con sede europea a Silverstone, ha fatto di tutto per avere a bordo il pilota italiano, preferendolo al fotofinish a Kvyat, individuato come l'uomo giusto per rilanciarsi e risollevarsi dalla penultima posizione conquistata nella graduatoria riservata ai team l'anno scorso. Quanto a Giovinazzi, nel momento in cui è stata ufficializzata la sua uscita dall'Alfa Romeo Racing era fondamentale individuare in programma valido, ma che allo stesso tempo gli consentisse di svolgere il ruolo di terzo pilota della Scuderia Ferrari e mantenere un forte legame con il paddock di Formula Uno, categoria nella quale il pilota pugliese si sente a metà dell'opera e cerca un immediato ritorno. Il fatto che metà dello schieramento della serie regina abbia un contratto in scadenza a fine 2022 crea delle condizioni uniche per rientrare.
Antonio, in un'aperta intervista concessa in esclusiva ad Autosprint dalla sede inglese della sua nuova squadra, ha spiegato chiaramente di vedere questa opportunità e che il rientro di Albon è un segnale positivo, che indica che l'uscita della massima serie non debba necessariamente avere una direzione unica e sia senza ritorno. Ma il pugliese oggi punta in primis a fare bene nel nuovo campionato, impararne velocemente i segreti per essere competitivo e attaccare in tempi rapidi.
Con Antonio abbiamo parlato molto del futuro, senza però perdere il riferimento dei suoi primi tre an-

**ALL'ASSALTO PER RIGENERARSI**
Fa un certo effetto vedere il casco di Bon Giovi su una Formula E, dopo gli anni in Formula Uno con l'Alfa Romeo, ma la sua nuova sfida è proprio questa, a emissioni zero, col team di Jay Penske

ni in F.1, nei quali la sua crescita ha avuto un andamento inversamente proporzionale al punteggio raccolto in pista. Non dimentichiamo che l'anno scorso il terzo pilota della Scuderia Ferrari è riuscito due volte nel miracolo di portare la sua C41 in settima posizione sullo schieramento di partenza e molto spesso si è rivelato il più competitivo del line-up della squadra basata a Hinwil.
Giovinazzi ha spiegato di quanto speciale e leale sia stato il suo rapporto con Raikkonen e che, anche se il rientro in Formula Uno è la sua priorità, anche programmi come quello della Scuderia Ferrari in direzione Le Mans con la Hypercar lo affascina tantissimo, come la categoria Indycar con la quale potrebbe sostenere un test a breve e si è parlato di un interesse del team Ganassi. Ma ora è il momento di rimboccarsi le maniche e risalire la corrente in un campionato nuovo, dove ci saranno avversari infinitamente più esperti di lui. Come abbiamo visto in passato, siamo pronti a scommettere che, non appena avrà preso le misure, Giovinazzi sarà un cliente durissimo per tutti. Perché Bon Jovi è tornato. Anzi, non ci ha mai lasciati.

> TANTE COSE STANNO PER SUCCEDERE NEL MONDO DELLE CORSE, TRA QUESTE IL GRANDE RITORNO DELLA FERRARI NEL WEC E IN CHIAVE LE MANS. E ANCHE L'INDYCAR RESTA INTERESSANTE
> ANTONIO GIOVINAZZI

**- Il prossimo fine settimana a Diriyah, con la tua partecipazione al campionato di Formula E, si aprirà un nuovo capitolo della tua carriera di pilota. Come affronti la nuova sfida?**
*«So che ci sarà molto da scoprire per me, ma mi sento pronto a confrontarmi con nuovi avversari, su piste che non conosco e una monoposto che per me è ancora tutte da scoprire. Non ho avuto molto tempo per staccare dopo il termine della passata stagione di Formula Uno, che abbiamo concluso soltanto a metà dicembre, ma questo non è un problema. Già nei primi giorni di gennaio ero pieno di motivazioni al lavoro al simulatore della mia nuova squadra per preparare la nuova stagione in Formula E. Sono contentissimo che quest'anno vada così e che già il prossimo fine settimana sarò ai banchi di partenza per l'inizio di una nuova stagione che per me sarà molto importante. Ci tengo tantissimo ad iniziare col piede giusto e ottenere il massimo a mia disposizione sin dalla prima gara. Il tempo per prepararmi è stato pochissimo, ho meno esperienza di tutti i miei avversari. Il mio obiettivo è di non fare errori, imparare in fretta ed essere in tempi rapidi competitivo».*

- **Hai svolto una preparazione specifica dato il poco tempo a disposizione che hai avuto?**

*«Voglio farmi trovare pronto sotto tutti i punti di vista, come ho sempre fatto in passato nella mia carriera. Sto affrontando questa sfida con la massima professionalità. Ho dedicato il cento dieci per cento alla mia preparazione, alle relazioni con team prestando attenzione ad ogni minimo dettaglio. Sto mettendoci tutta la mia professionalità perché so che anche questa stagione potrà essere decisiva per il mio futuro. Voglio fare bene nel mio interesse e in quello della mia squadra, alla quale voglio dare il massimo. Per me ci sono molte incognite, ti dicevo, mi sento comunque come l'ultimo arrivato in questa serie. Le monoposto di Formula E sono macchine molto diverse da quelle che ho guidato in passato, non conosco le piste e il format delle corse per me è inedito».*

- **Hai alle spalle solo due giorni di test con la tua nuova monoposto. Che cosa sei riuscito ad apprendere dalla breve esperienza a Valencia lo scorso novembre?**

*«Purtroppo, mi è stato comunicato che il mio contratto con l'Alfa Romeo Racing non sarebbe stato rinnovato quando era tardi per pianificare il futuro. Siamo stati bravi e fortunati nel mantenerci delle soluzioni disponibili e sono molto contento per come sono andate le cose. Per me, memore delle esperienze passate, era vitale continuare a correre ed abbiano individuato e scelto un programma di ottima qualità. Sono super soddisfatto di questa chance di correre in Formula E. Tuttavia, è chiaro che non ho avuto il tempo necessario per prepararmi in pista con le nuove monoposto. La tempistica non è stata ideale: ho svolto solo due giorni di test prima di scendere in pista per la finale di stagione di Formula Uno. So che non sarà facile colmare il gap di esperienza con i miei rivali, ma il fatto che nel primo fine settimana di gara avremo un programma su tre giorni mi solleva. Avrò un paio di notti per riflettere e pensare come migliorarci di giorno in giorno. Continuare a correre su alti livelli era quello che volevo e sono soddisfatto di mettermi nuovamente in gioco».*

> ADESSO SONO CONCENTRATO SUL MIO DEBUTTO IN FORMULA E, IN OGNI CASO, TENGO BEN PRESENTE LA F.1 COME PRIMA POSSIBILE OPZIONE PER IL FUTURO
>
> ANTONIO GIOVINAZZI

- **Proprio a Diriyah nel 2021 il tuo team disputò la sua corsa migliore. Se non altro, iniziate su un tracciato amico. Partirete dall'esperienza dell'anno scorso?**

*«Sì, è vero, in Arabia il team dodici mesi fa ha conquistato la prima fila in qualifica e colto il miglior score stagionale. Spero che porti fortuna. Sicuramente, quello di Diriyah è un circuito amico alla mia squadra, è il posto migliore dove ripartire, ma penso che quest'anno partiremo tutti alla pari e non avremo particolari vantaggi. C'è tanto entusiasmo in squadra ed il fatto di partire dalla pista che ha portato maggiori soddisfazioni nello scorso campionato non fa male. Abbiamo lavorato bene e tanto al simulatore e usato gli strumenti a disposizione per imparare bene tutte le procedure e l'uso del volante, che è molto diverso rispetto a quello usato in F.1».*

- **Hai già individuato quali sono i fattori che consentono di fare la differenza in Formula E?**

*«Anche se il materiale di base è uguale per tutti, alla fine sono i team che lavorano meglio e i piloti più preparati ad emergere. Come nelle categorie minori, sono quasi sempre le solite squadre ad essere al vertice nonostante parte del materiale sia standard. Le squadre che hanno una struttura e una organizzazione efficiente riescono sempre a fare la differenza. I telai sono uguali, le batterie sono uguali, ma sono soprattutto i software e l'assetto a fare la differenza. Rispetto alla Formula Uno , nelle singole gare di Formula E c'è una maggiore probabilità e possibilità di emergere. Ma quando l'obiettivo non è la singola gara, ma il titolo, il gruppo delle squadre in lotta per il primato si restringe sempre a due o tre nomi. Alla fine, sarà importante lavorare bene e concentrarci su noi stessi. Vedo un ottimo potenziale nel team. Non posso che ringraziare la squadra che mi ha scelto, ma io voglio lavorare al massimo per essere competitivi e ripagare la loro fiducia in me, visto che hanno scelto tra diversi nomi».*

- **Nei mesi invernali la tua squadra si è rinforzata anche sotto l'aspetto tecnico?**

*«Io sono l'ultimo arrivato nel team, non conosco a fondo l'ambiente e tutto il personale. Mi hanno detto che ci sono stati innesti anche nello staff e lo sviluppo della monoposto è stato affrontato in manie-*

*ra diversa rispetto al passato. Bisogna attendere i primi riscontri della pista per capire il nostro punto di partenza e quali obiettivi realistici possiamo porci. Il mio più diretto paragone sarà il mio team mate Sergio Sette Camara, che è in squadra già da un paio d'anni ed è veloce ed esperto. Vedremo quali saranno anche i suoi feed-back. Io cercherò di trovare il feeling con la macchina, che nei test di Valencia purtroppo mi è mancato. La monoposto è molto diversa rispetto alla Formula Uno. Lo scorso novembre, alla fine del primo giorno mi sentivo perso. Ma già la seconda giornata mi ha dato parecchi segnali positivi e mi sono sentito maggiormente a mio agio. Poi, sul più bello, ho dovuto staccare per volare a disputare gli ultimi due Gran Premi stagionali di Formula Uno. Quello che ho bisogno è soprattutto di un po' di tempo per capire e adattarmi. Non appena avrò il feeling giusto, inizierò ad attaccare».*

**- Come è stato il tuo processo di avvicinamento alla prima corsa?**

*«Dopo la sessione di test di Valencia non ho avuto la possibilità di fare nulla fino ai primi giorni di gennaio, quando sono salito sul simulatore per tre giorni. Adesso sto tornando a fare le ultime prove al simulatore e preparare ogni dettaglio in vista del debutto di Diriyah. Il lavoro che si svolge in vista dell'apertura stagionale è lo stesso in ogni categoria. Approfitterò di questa mia visita in sede per sistemare il sedile, la pedaliera e definire il set-up della macchina in base alle mie esigenze prima che il materiale sia spedito in circuito».*

**- È molto distante l'ambiente del simulatore dalla realtà?**

*«Non conosco i simulatori delle altre squadre, ma quello che abbiamo noi a Silverstone è un modello statico, non si muove. La mia sensazione è che le prove al simulatore diano un quadro più semplice rispetto alla realtà. Ma i due soli giorni che ho svolto a Valencia costituiscono per me un riferimento soltanto parziale. Solo in occasione della prima gara potrò apprezzare le differenze ed il gap rispetto alla realtà».*

**- Hai qualche riferimento con i piloti di Formula E?**

*«Ho parecchi amici in Formula E, ragazzi che erano avversari nelle serie minori o addirittura nel kart. Tutti mi hanno fornito un ottimo feed-back sulla categoria. Penso che il livello dei piloti sia molto alto. La maggior parte dei miei avversari ha tanta esperienza. Ho fatto loro alcune domande, anche se ogni pilota cerca di tenere i suoi segreti visto che alla fine siamo tutti avversari. Tutti mi hanno detto che serve un po' di tempo prima di essere competitivi visto che ci sono molte cose da imparare. Nessuno, ovviamente, si è aperto al cento per cento. Alla fine, come in tutte le categorie, potrò contare solo su me stesso e sulla squadra. Ma l'ambiente e i rivali sono molto stimolanti».*

**- Qual è il trait d'union che accomuna la Formula Uno e la Formula E?**

*«La Formula Uno ha una storia, una popolarità ed una tradizione impareggiabile. La formula E rappresenta il nuovo, essendo una categoria recente, ma dal grande potenziale, in linea con le esigenze e le preferenze dei nostri tempi. Hanno una filosofia molto diversa. Posso dire che l'elemento che le accomuna è l'essere il massimo all'interno dei rispettivi ambiti. Abbiamo il massimo del motorsport elettrificato e la massima espressione delle corse più tradizionali. Se la formula E sarà il futuro, questo non lo so, ma ciascuna è il massimo che si possa avere nelle rispettive sfere».*

**UN'ESPERIENZA DA VALORIZZARE**
E adesso per Antonio Giovinazzi, nell'altra pagina, è tempo di capitalizzare e non disperdere tutta l'esperienza accumulata in Formula Uno militando nel team Alfa Romeo-Sauber, sopra

**- Cosa ne pensi del fatto che anche la Maserati entrerà in Formula E nel 2023? Pensi che questo fatto avvalori la tua scelta?**

*«Le voci che la Maserati aveva l'intenzione di entrare in Formula E circolavano da tempo. Sapevo che prima o poi sarebbe successo, ma non è una cosa che ha influito sulla mia decisione di approdare nella categoria. Quando ho deciso, non c'erano certezze sul se e sul quando la Casa del Tridente avrebbe partecipato alla Formula E. Io ho corso in tante serie nella mia carriera e, da tempo, avevo la curiosità di conoscere molto meglio la Formula E. Ho corso in Formula Uno, Formula 2, Formula 3 tra le monoposto. A ruote coperte, nel GT, nel DTM e nella LMP2. Mi mancava una serie elettrificata al cento per cento, una categoria che volevo assolutamente conoscere. Ciò detto, penso che per la Maserati tornare alle corse sia una decisione storica. ma molto importante. Alle spalle di questo costruttore c'è una storia impressionante. Sono certo che l'arrivo della Maserati farà molto bene alla categoria, che avrà un*

altro marchio al cento per cento italiano».

**- La Formula E conclude la stagione prima di metà agosto, proprio nel momento più caldo del mercato piloti in Formula Uno. Pensi che il fatto che ci sono ancora una decina di piloti in scadenza di contratto a fine 2022 possa essere un'opportunità giusta per rientrare?**

*«Ho scelto la Formula E perché volevo correre nel contesto di un programma che mi consentisse di rimanere legato a un team di Formula Uno come la Ferrari. Il mio ruolo di terzo pilota della Rossa mi consentirà di avere una presenza nel paddock pressoché costante. Io ho l'obiettivo di rientrare in Formula Uno nel 2023: l'essere legato alla Scuderia Ferrari può certamente darmi una mano».*

**- In effetti, il legame con la Scuderia Ferrari ed il gruppo Stellantis, con le sue ramificazioni sempre più estese nel Motorsport, fa pensare che l'ultimo dei rischi che corri sia quello di rimanere disoccupato nel prossimo futuro..**

*«La Casa di Maranello è impegnata direttamente in Formula Uno, ha due squadre clienti e nel 2023 debutterà tra i prototipi con la Hypercar. Inoltre, c'è la Maserati che fa parte del gruppo Stellantis che debutterà ufficialmente in Formula E. Le opportunità, sulla carta, potrebbero essere molteplici. Ma dovrò soprattutto meritarmele con i risultati in pista. Nulla può essere dato per scontato o sottinteso. Il mio obiettivo primario è di tornare in Formula Uno, dove ho un conto in sospeso e mi sento soltanto a metà dell'opera. Spero che ad agosto, quando finirà la stagione di Formula E, si presenteranno delle opportunità anche per me. Anche la stessa Formula E potrebbe essere una buona soluzione per il proseguimento della mia carriera. Tornando al programma Hypercar della Scuderia Ferrari, è qualcosa che mi interessa tantissimo. Ho avuto modo di correre a Le Mans nel 2018 ed è stata una delle gare che mi è piaciuta di più e mi ha affascinato in assoluto. Il mondo dell'Endurance mi stimola tantissimo. Il ritorno della Scuderia Ferrari a Le Mans con una vettura da assoluto sarà qualcosa di storico e molto emozionante. Sarà un appuntamento incredibile, un vero appuntamento con la storia. Ma non sono solo queste le opzioni sul tavolo: anche l'Indycar è un campionato che mi piò interessare e la tempistica di agosto penso sia perfetto per valutare bene il futuro. La mia priorità è la Formula Uno, ci sono altri piloti come Albon che sono riusciti a rientrare e sono certo che anche per me il rientro nel Mondiale non è una chance preclusa in partenza. Se non troverò spazio, girerò pagina e ripartirò come sempre dall'inizio».*

**- Il contesto appare favorevole, ma quanto realistica è la chance di rientrare in Formula Uno?**

*«Guarda, in tutta onestà, io questa opportunità la vedo. Importante è che io faccia bene anche in Formula E, dove voglio farmi apprezzare in una categoria nuova. Il ruolo di terzo pilota per la Scuderia Ferrari mi consentirà di mantenere vivo un legame con quello che è stato il mio mondo negli ultimi tre anni, dove penso che le mie performance siano state apprezzate. Avrò modo di salire sul simulatore della Scuderia Ferrari e svolgere dei test con la nuova macchina, voglio farmi trovare pronto al cento per*

**HO SCELTO LA FORMULA E PROPRIO PERCHÉ È UNA CATEGORIA CHE MI CONSENTE DI RIMANERE LEGATO IN PROSPETTIVA A UN TEAM DI FORMULA UNO COME LA FERRARI**

ANTONIO GIOVINAZZI

*cento se ci sarà la chance di rientrare. La Formula Uno per me è un mondo nel quale ho raggiunto solo il cinquanta per cento rispetto ai miei obiettivi, mi sento a metà dell'opera e ci tengo molto a rientrare. Ho lasciato senza concludere quello che volevo fare. Tuttavia, non ho rimpianti e sono soddisfatto di quello che ho fatto. Sono a posto con me stesso e con la mia coscienza. Sono contento per come ho reagito in tutte le circostanze: anche nei momenti di stress e di pressione non ho mai mollato e non sono mai crollato. Per questo, sono soddisfatto. Però, perdere il mio sedile proprio nella mia migliore annata non l'ho proprio digerito. Penso che le persone che hanno potuto valutarmi dall'interno del team sappiano benissimo quanto sono migliorato e quello che ho fatto nel 2021».*

**- Fino a metà stagione, in pochi si ponevano dubbi sul fatto che saresti rimasto in squadra. La tua permanenza all'Alfa Romeo Racing era vista un po' da tutti quasi come qualcosa di scontato. Nella seconda parte del campionato, hai fatto ancora meglio: hai conquistato due volte il settimo posto sullo schieramento di partenza, facendo un autentico miracolo con la C41. Eppure, la situazione per te si è inspiegabilmente complicata. Hanno scelto Bottas e poi Zhou. Sembra che nessuno si accorgesse di quello che facevi in pista. Così, la squadra ha dato priorità all'aspetto puramente economico. È questa la giusta lettura dei fatti?**

*«In effetti, le cose sono andate così. Io non ho rimpianti e penso di aver sempre fatto bene. Eppure, non è bastato. Io non ho una risposta per quanto è accaduto, solo chi ha compiuto le scelte deve prendersene la paternità. Io sono rimasto professionale fino in fondo, gli ultimi punti li ho portati io, anche l'ultima Q3 l'ho conquistata io. Quando le cose non*

**IN F.1 CON DIGNITÀ E QUALCHE PROBLEMA**
Non si può certo dire che nel team Alfa Romeo-Sauber Antonio Giovinazzi sia stato messo nelle condizioni migliori per ben figurare. Eppure lui ci ha messo l'anima... Sopra, lo vediamo in lotta con Leclerc a Monza, alla chicane e eccolo nell'altra pagina, nei colori Ferrari

devono andare, non vanno e basta. Mi dispiace, ma io sono molto fatalista: forse doveva andare così e non me la prendo, né punto il dito, verso nessuno. Giro pagina senza recriminare, vado avanti e sono contento per come mi sono comportato e come ho tenuto a bada il mio nervoso. Non ho detto nulla che potesse ferire o offendere qualcuno».

**- Hai sempre avuto un ottimo rapporto con Raikkonen, anche se il pilota finlandese con la sia presenza ha spesso catalizzato, anche se indirettamente, tutte le attenzioni del team a tuo discapito.**

*«Sicuramente nella parte iniziale del primo anno è stato certamente così. Ma io ero fermo da due anni e lui era un ex campione del mondo proveniente dalla Scuderia Ferrari. È ovvio e legittimo che tutto ruotasse attorno a lui. Io avevo zero esperienza, se non due corse due anni prima: non potevo pretendere niente di diverso. Io posso solo ringraziare Kimi, perché è una persona che mi ha fatto crescere tantissimo, non è mai stato politico e mi ha aiutato nei momenti in cui glielo ho chiesto. È una persona leale, sia dentro che fuori dalla pista. Dalla prima all' ultima corsa al suo fianco, il comportamento del pilota finlandese è stato per me di insegnamento sia dal punto di vista personale che sotto l'aspetto agonistico. Raikkonen è stato un compagno di squadra importante. Il suo arrivo ha scombussolato una squadra di media classifica, questo è inevitabile. Ma Kimi non mi ha mai fatto pesare la sua seniority».*

**- Qual è il Gran Premio che ricordi con più piacere?**

*«In base ai risultati, il quinto posto in Brasile è quella che pesa di più. Ma quella che per me è stata la migliore in assoluto è stata Monza nel 2019: io arrivavo da un momento difficile, sotto pressione dopo l'incidente di Spa dove ero volato fuori nel finale. Quella corsa sulla pista di casa per me è stata come una liberazione. Anche la corsa di Jeddah del 2021 è stata speciale. Io arrivavo da un momento difficile, con una brutta notizia da digerire. Ciò nonostante, ho conquistato la Q3 su una pista cittadina che nessuno conosceva e ho portato gli ultimi punti al team».*

**- E quello in cui hai i maggiori rimpianti?**

*«Sicuramente la corsa di Monza quest'anno. Ero settimo in mezzo alle due Ferrari e le cose sarebbero dovute andare meglio. È stata un'occasione sprecata».*

**- La vittoria di Verstappen è stato l'epilogo più giusto della scorsa stagione?**

*«È stato un mondiale fantastico, che ha fatto bene alla Formula Uno e ha appassionato fino alla fine i nostri tifosi. Lo scorso campionato ha certamente riavvicinato tanti fan alla categoria. Io stesso, che correvo, a fine gara sono stato molto coinvolto dagli eventi, anche perché mi ero ritirato nel corso del Gran Premio per il problema al cambio e ho potuto vivere tutto in diretta. Non sono la persona giusta per dire se è giusto o ingiusto che abbia vinto Verstappen. Quel che è certo, è che Hamilton era molto forte e aveva dieci secondi di vantaggio prima dell'ultima safety-car. Nel complesso, considerando la stagione, penso che meritassero entrambi il titolo. Max ha fatto un grande campionato, ma Hamilton avrebbe vinto senza quel finale rocambolesco. Anche per la lotta al titolo, non vorrei ripetermi, era destino che finisse in quel modo!»*

**PER QUANTO RIGUARDA LA MIA ESPERIENZA ALL'INTERNO DEL TEAM ALFA ROMEO-SAUBER IO NON HO RIMPIANTI, PERCHÉ CREDO DI AVER DATO IL MEGLIO E DI AVER FATTO TUTTO IL POSSIBILE**

ANTONIO GIOVINAZZI

# Si comincia!

VENERDÌ PARTIRÀ IN ARABIA SAUDITA LA STAGIONE DELLA FORMULA E, L'ULTIMA CON LE VETTURE DI SECONDA GENERAZIONE. UN'ANNATA TUTTA DA DECIFRARE

***Fulvio Cavicchi***

Sarà giovedì alle 18 locali (le 16 italiane) che i motori delle vetture di Formula E torneranno in azione, quando si aprirà il primo turno di Prove Libere dell'E-Prix di Dir'iyya che darà il via alla ottava stagione. Sarà una annata particolare in quanto l'ultima con le vetture di seconda generazione e quella che quindi saluterà le unità motrici Audi, Bmw e Mercedes. Infatti le prime due sono uscite ufficialmente a luglio dopo la gara di Berlino ma saranno ancora presenti in forma privata, mentre la stella a tre punte campione in carica lo farà il prossimo agosto. Questi movimenti hanno causato molti sommovimenti sia tra le squadre che tra i piloti, che stanno facendo tutte mosse "tattiche" non tanto pensando a questo anno interlocutorio bensì per prepararsi al terzo quadriennio del campionato.

## I PILOTI

Solamente cinque squadre hanno mantenuto la coppia di piloti della stagione passata, mentre le altre sei hanno tutte conservato la prima guida e cambiato la seconda.

Sono quelle di Mercedes, Jaguar, Envision Racing, Ds Techeetah e Porsche le formazioni confermate, ed era in effetti difficile pensare di poterle molto migliorare. L'albo d'oro spiega perché la Ds non avesse motivazioni per cambiare piloti, visti i tre titoli conquistati dai due al volante, mentre la Mercedes in uscita non aveva motivazioni valide per investire per una sola stagione avendo comunque il campione in carica del campionato ed un pilota altrettanto efficace. La Jaguar ha fatto molto bene nella prima annata con la coppia Evans-Bird e difatti la scorsa settimana ha chiuso un contratto pluriennale anche con il pilota britannico. In Porsche quello che ha dato poche soddisfazioni non è certo stata la coppia col casco in testa, che ha dimostrato negli anni le proprie capacità, mentre in Envision è stato ancora una volta confermato il sempre efficace Robin Frijns ed è stata data ancora fiducia ad un Nick Cassidy che ha fatto molto bene nella stagione di debutto e da cui ci si aspetta ora un altro pas-

## De Vries vuole il bis

Va a caccia del bis, Nick De Vries. Il campione in carica vuole lasciare la sua firma nell'ultima stagione della Stella a tre punte nella serie elettrica

settino in avanti dato dall'esperienza acquisita nel 2021.
Con l'uscita di Audi si è liberato un pezzo da novanta come il campione di stagione 3 Lucas di Grassi, che si è andato ad accasare in Venturi anche se con un contratto di appena un anno. Le voci del paddock dicono sia stato fatto così da essere libero per accordarsi con una Casa per il nuovo quadriennio; di certo il brasiliano saprà sfruttare al meglio il powertrain Mercedes di cui disporrà quest'anno, ed assieme ad un altro esperto e veloce come Edoardo Mortara la squadra monegasca potrà puntare in alto. A perdere il posto è stato il francese Norman Nato, divenuto adesso tester per la Jaguar.
Usciti completamente dal campionato, invece, il secondo pilota Audi René Rast, lo svizzero Nico Müller che per anni è sempre parso essere sul punto di esplodere ma poi la miccia si deve essere bagnata, il britannico Alex Lynn ancora una volta lasciato andare da una squadra nonostante buone prestazioni (e non può più essere un caso) e Tom Blomqvist. Al loro posto i tre debuttanti Oliver Askew, Daniel Ticktum e ovviamente il nostro Antonio Giovinazzi.

### LE SQUADRE

A differenza di Bmw a luglio e di Mercedes alla fine di questa stagione, l'uscita di Audi dal campionato ha completamente tolto una squadra dal paddock. Infatti il team Andretti ha continuato questa stagione in forma privata con i powertrain di Monaco di Baviera e Toto Wolff pianifica di rimanere a capo del team dal prossimo anno e si

sta muovendo dietro le quinte per trovare accordi importanti, mentre la Abt Sportsline non è riuscita a confermarsi in Formula E e questo ha ridotto a "sole" 22 le vetture in griglia di partenza. Sullo scorso numero abbiamo visto più approfonditamente la partita a scacchi che si sta giocando in questo periodo in vista della Gen.3, con i team che stanno cercando accordi a lungo termine per pianificare il futuro. Ecco perché sul piano politico-organizzativo la stagione 8 sarà solamente un lungo intervallo in cui lavorare per la nuova fase.
Andretti ha scelto un pilota statunitense per chiarire la propria bandiera a stelle e strisce e cercare supporto sul suolo americano, cosa che il team Penske sta tentando di fare da anni suonano la serenata a Ford ma senza successo. Le voci danno Ds e Techeetah alla conclusione della luna di miele dopo tanti successi, ed ecco che la coppia Toto e Susie Wolff pare stia volteggiando come avvoltoi sulla sede Stellantis per provare a portare sui bilici delle loro squadre il marchio francese e quello italiano Maserati in arrivo.
Mahindra, Nio, Jaguar e Nissan sono sicure sul lungo periodo e difatti hanno già confermato la licenza come costruttori per il prossimo quadriennio, mentre la Envision (multinazionale cinese di turbine eoliche e software per la gestione dell'energia) ha completato l'acquisizione della squadra dalla Virgin ed ha decisamente un budget rassicurante per il futuro. Incertezza invece per Porsche, che ha assicurato la presenza solamente per i primi due anni della nuova fase e quindi le

***Soldati di Venturi***

**Con l'uscita di scena dell'Audi, Di Grassi, sopra, è approdato alla Venturi. Sarà compagno di squadra del confermato Mortara, in alto. Il team monegasco punta in alto**

squadre private non hanno sicurezza nell'accordarsi con il marchio di Zuffenhausen per usarne i powertrain in formato clienti.

### IL CALENDARIO

Ancora una volta ci sono state tante modifiche in corso d'opera per la lista delle tappe del Campionato Mondiale. A luglio il Consiglio Mondiale della FIA aveva ufficializzato un programma composto da 15 gare, con E-Prix in Cina ancora da confermare e tre gare al debutto, quelle di Città del Capo, Vancouver e Seul, con l'E-Prix in Corea del Sud a chiudere la stagione dopo due anni che veniva previsto e rimandato. Ma ad ottobre ecco che si è dovuto aggiornare il calendario una prima volta, con l'arrivo dell'E-Prix di Jakarta a portare la Formula E in Indonesia mentre la tappa in Sud Africa veniva cancellata. Ancora modifiche a dicembre, con la cancellazione della tappa in Cina e la trasformazione in gare doppie di Roma e Berlino. Ed a fine anno è stato completamente stravolto il luogo dove si correrà in Indonesia, dato che non è stato autorizzato dalle autorità l'utilizzo della piazza prevista in centro città e così l'E-Prix verrà spostato nella località balneare di Ancol.

Comunque la stagione 8, con le sue 16 gare, sarà la più lunga mai corsa e tornerà ad essere formata da tutti circuiti cittadini come da caratteristica del campionato, con l'eccezione dell'E-Prix di Città del Messico che come tradizione si correrà sulla versione corta del Autódromo Hermanos Rodríguez.

## *A caccia di graffi*

**Porsche, DS e Mahindra puntano in alto nell'ultima stagione della serie con vetture della vecchia generazione. L'intenzione è quella di lasciare un graffio importante**

### IL NUOVO REGOLAMENTO

L'esperienza ha consigliato due importanti modifiche regolamentari. È stato stravolto il sistema di qualifica, che tante polemiche aveva portato in passato, ed è cambiata anche la regola relativa all'energia disponibile in base ai giri di Safety car o di Full Course Yellow.

Per definire la griglia di partenza, i piloti verranno

***Antonio che scossa!***
Antonio Giovinazzi riparte dalla Formula E. Il pugliese ex Alfa Sauber disputa la sua prima stagione in F.E e guiderà una monoposto del team Dragon

ora divisi in due soli gruppi, in base alle posizioni di campionato, e avranno dieci minuti per fare segnare il loro giro più veloce con 220 kW di potenza. I quattro più veloci di ogni gruppo passeranno poi alla fase ad eliminazione diretta, dove si affronteranno in battaglie uno contro uno su giro secco con 250 kW disponibili fino a definire le prime otto posizioni. Poi quelli del gruppo da cui è uscito il poleman si schiereranno alle sue spalle dalla quinta fila in poi in base alla loro classifica, e quelli dell'altro gruppo dall'altro lato della pista. In gara non verrà più tolta carica da quella disponibile, dopo il disastro di Valencia dello scorso anno, bensì semplicemente verranno aggiunti minuti al tempo mancante prima della bandiera a scacchi. Così da costringere comunque i piloti a dover gestirsi l'energia rimanente e recuperarne in frenata, ma anche permettere al pubblico di godersi in ogni appuntamento un certo numero di giri di gara vera indipendentemente dal numero di entrate in pista della vettura di sicurezza.

**CALENDARIO STAGIONE 8**

| Gara | Nazione | Città | Data |
|---|---|---|---|
| 1 | **Arabia Saudita** | Dir'iyya | 28 gennaio 2022 |
| 2 | **Arabia Saudita** | Dir'iyya | 29 gennaio 2022 |
| 3 | **Messico** | Città del Messico | 12 febbraio 2022 |
| 4 | **Italia** | Roma | 9 aprile 2022 |
| 5 | **Italia** | Roma | 10 aprile 2022 |
| 6 | **Monaco** | Monte Carlo | 30 aprile 2022 |
| 7 | **Germania** | Berlino | 14 maggio 2022 |
| 8 | **Germania** | Berlino | 15 maggio 2022 |
| 9 | **Indonesia** | Giacarta | 4 giugno 2022 |
| 10 | **Canada** | Vancouver | 2 luglio 2022 |
| 11 | **Stati Uniti** | New York | 16 luglio 2022 |
| 12 | **Stati Uniti** | New York | 17 luglio 2022 |
| 13 | **Regno Unito** | Londra | 30 luglio 2022 |
| 14 | **Regno Unito** | Londra | 31 luglio 2022 |
| 15 | **Corea del Sud** | Seul | 13 agosto 2022 |
| 16 | **Corea del Sud** | Seul | 14 agosto 2022 |

# Daytona rilancia la sfida

**LA STAGIONE DELLE CORSE DI LUNGA DURATA RIPARTE DALL'ICONICA GARA DELLA FLORIDA. C'È GRANDE EQUILIBRIO IN TUTTE LE CLASSI. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ**

di Diego Fundarò

**Riparte alla Florida** la stagione internazionale dell'endurance e come da tradizione l'ultimo weekend di gennaio il Daytona International Speeway ospiterà la IMSA Rolex 24 Hours, arrivata a celebrare il suo 60° anniversario. Sarà dunque un'edizione sparti acque questa del 2022: da una parte saluterà per l'ultima volta la vittoria di un prototipo DPi, al passo d'addio in attesa delle nuove LMDh in arrivo nel '23, dall'altra accoglierà il debutto assoluto della nuova categoria GTD Pro, piattaforma granturismo basata sulle GT3 chiamata a sostituire quella GTLM già arrivata al capolinea nella serie americana. Le 61 vetture iscritte, suddivise in cinque categorie (DPi, LmP2, LmP3, GTD Pro, GTD) lo scorso fine settimana hanno già avuto un primo contatto con la pista, prendendo parte al tradizionale Roar Before, sessione di test pre-gara concluso con una sprint race di 100' che ha stabilito la griglia di partenza della 24 Ore. Visto il generale grande equilibrio emerso in tutte le classi, è quanto meno azzardato sbilanciarsi in un pronostico: con squadre iper professionali e oltre 200 piloti in pista, per gran parte di altissimo livello, l'unica certezza è che lo spettacolo sarà garantito dal primo all'ultimo minuto di gara.

### DPi: Cadillac cala il pokerissimo

Come nella passata edizione, saranno sette le vetture iscritte nella top class, con cinque Cadillac a sfidare due Acura; peserà dunque l'assenza delle Mazda, definitivamente uscite di scena

al termine della cavalcata vincente all'ultima Petit Le Mans. Vincitore lo scorso anno, sarà ancora il Wayne Talyor Racing il team da battere, a caccia della cinquina a Daytona dopo i tre successi con Cadillac e quello del 2021 con Acura raccolti nelle cinque edizioni dell'era DPi. Per il solido team di Indianapolis l'unica novità sarà l'innesto di Will Stewens, chiamato ad affiancare sulla ARX-05 i confermati Taylor-Albuquerque-Rossi. L'inglese prenderà così il posto lasciato libero da Castroneves, passato sull'altra Acura del Meyer Shank Racing a formare con Pagenaud-Blomqvist-Jarvis un equipaggio con tutte le carte in regola per poter lottare per la vittoria. Se Acura avrà due equipaggi tosti, anche Cadillac non ha lasciato nulla al caso, affidando al Ganassi Racing i galloni di team ufficiale. Dopo il primo assaggio dello scorso anno, questa volta saranno due le vetture schierate da Big Chip, con Van der Zande-Dixon-Bourdais-Palou sulla #01 e Bamber-Lynn-Ericsson-Magnussen sulla #02, a formare un attacco a due punte di livello assoluto. Non vanno comunque sottovalutate anche le altre due Cadillac di Action Express (Derani-Nunez-Conway) e Ally (Kobayashi-Lopez-Rockenfeller-Johnson), mentre sembra su un piano leggermente inferiore quella del JDC Miller, soprattutto se verrà confermata la presenza del pur valido gentlemen Ben Keating in equipaggio con Vautier-Westbrook-Duval. Con sette equipaggi di tale valore, saranno ancora una volta i dettagli a fare la differenza e, come spesso è accaduto nel passato, sarà l'in-

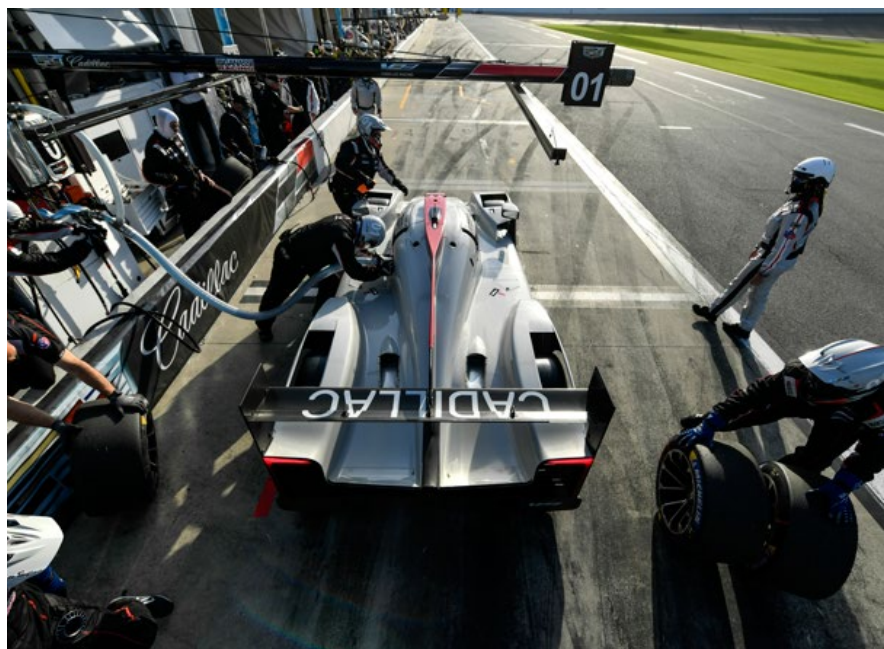
**AL VIA L'EDIZIONE NUMERO SESSANTA**

**La sessantesima edizione della 24 Ore di Daytona dà il via alla stagione dell'endurance e va in scena come da tradizione nell'ultimo week end di gennaio**

finita notte di Daytona ad avere un ruolo determinante: i suoi innumerevoli doppiaggi, particolarmente complessi soprattutto nella parte guidata dell'infield, e le basse temperature, creeranno problemi nella gestione delle gomme sia nelle fasi di ripartenza che in uscita dalla pit lane, visto che il regolamento IMSA vieta il pre riscaldamento degli pneumatici. Chi uscirà indenne da tutte queste insidie arriverà così a giocarsi tutto nelle ultime due ore; chi avrà tenuto in tasca le carte migliori a quel punto le getterà sul tavolo e farà saltare il banco.

**LmP2: tanta Europa alla conquista dell'America**

Come lo scorso anno saranno dieci le LmP2 al via, ma con un evidente aumento di squadre in arrivo dal continente europeo, mai così attratte dal fascino della Rolex 24. In un regime di monopolio Oreca, G-Drive sarà per la prima volta al via e l'unica a schiera-

re due equipaggi, uno dei quali vedrà il nostro Luca Ghiotto al ritorno nel mondo dell'endurance dopo le ottime prestazioni mostrate nel 2019 con la non certo velocissima Ginetta LmP1. Anche Racing Team Neerland e High Class difenderanno i colori europei nello scontro con gli squadroni con licenza USA, tra i quali spiccano United Autosports, PR1 Mathiasen (a lungo dominatore della scorsa edizione e andato K.O. nella notte per problemi tecnici), Era e Tower, rispettivamente primo e secondo nel 2021 e che hanno in gran parte confermato gli stessi equipaggi. Chi desta particolare curiosità è la formazione del DragonSpeed, che vedrà il ritorno in endurance dell'astro nascente messicano della Indycar Pato O'Ward, a cinque anni dal suo debutto vincente a Daytona nella categoria PC ad appena 17 anni. Con lui saranno in gara il gentleman Eric Lux e i due millenials terribili Colton Herta e Devlin DeFrancesco, a completare un equipaggio flat out tutto da seguire.

**CADILLAC VS ACURA PER L'ASSOLUTA**

**La sfida per la conquista della vittoria assoluta a Daytona si gioca tutta tra Cadillac (che avrà al via 5 vetture) e Acura (in gara con due esemplari). Il Wayne Taylor Racing è il team da battere**

### LmP3: una categoria in crescita

Al suo secondo anno in IMSA, LmP3 vedrà aumentare a dieci le vetture rispetto alle sei del 2021. Favorita d'obbligo sarà la Ligier JS P320 della Riley Motorsports, che oltre ad aver vinto l'anno scorso ha fatto suoi anche i titoli team e piloti con Robinson; Fraga-van Berlo-Cooper affiancheranno il giovane americano sulla #74 e dovranno fare particolare attenzione alle Duqueine del Muehlner Motorsports America, una delle quali vinse la gara di qualificazione del 2021. Da tenere d'occhio anche l'altra Duqueine del nuovo arrivato AWA con Fidani-Wittmer-Kern-Bell. Le altre Ligier con ambizioni di vittoria sono quella del CORE, con Braun-Bennett-Kurtz-Jonsson, quella del Sean Creech Motorsport, che potrà contare sul quattro volte vincitore a Daytona Joao Barbosa ed infine quella dell' Andretti Autosport, dove Jarett Andretti sarà affiancato da Burdon-Lindh-Chaves.

**VOGLIA DI ROMPERE IL DIGIUNO**
A digiuno di vittorie a Daytona dal 2014 la Ferrari punta al bersaglio grosso con la 488 di Risi Competizione condotta da Pier Guidi-Calado-Serra e Rigon. Grandi aspettative anche in casa Lamborghini.

# Supersfida in Gran Turismo

## TREDICI VETTURE IN RAPPRESENTANZA DI 8 COSTRUTTORI E EQUIPAGGI INTERAMENTE DI PROFESSIONISTI. CON FERRARI E LAMBORGHINI TRA I FAVORITI. ECCO PERCHÉ

di **Diego Fundarò**

**Al pari della categoria DPi**, quella che desterà maggiore interesse sarà la nuova classe chiamata a prendere il posto della GTLM, che vedrà 13 vetture a rappresentare 8 costruttori ed equipaggi interamente composti da piloti professionisti. Novità tra le novità, le nuove Corvette C8.Rs e BMW M4 GT3, attesissime alla loro prima Daytona. Corvette riproporrà sulla #3 l'equipaggio vincitore lo scorso anno in GTLM Garcia-Taylor-Catsburg, mentre sulla #4 verranno impiegati Milner-Tandy e Sorensen, equipaggio che poi tornerà sulla C8.R GTE per affrontare l'intera stagione nel FIA WEC. Il Team RLL cercherà invece di ripetere con la M4 le vittorie colte con la M8 GTE nel 2019 e 2020. La nuova nata ha fornito buone indicazioni al suo debutto alla recente 24 Ore di Dubai, con tutte e tre le vetture al traguardo ed il 9° posto assoluto quale miglior piazzamento; la professionalità del team Rahal e la qualità dei piloti ufficiali offrono ottime garanzie e non ci meraviglieremmo di trovare le M4 GT3 in lizza per il successo già alla seconda uscita assoluta. Porsche avrà ancora Pfaff Motorsports come team di riferimento, col nuovo acquisto Nasr schierato con Jaminet e Campbell. Ottimo anche l'equipaggio del KCMG (Vanthoor-Imperatori-Pilet-Olsen), mentre è curiosa la scelta del WeatherTech Racing, in gara sia con una Porsche 911 GT3R per MacNail-Andlauer-Picariello e il nostro Matteo Cairoli, che con una Mercedes-AMG, vettura schierata anche dal team Proton USA. Entrambe le GT tedesche da B.o.P. pagheranno un aggravio di peso rispetto allo scorso anno (+10kg Mercedes, +45kg Porsche a fronte di un aumento di 3 mm dei condotti in aspirazione), ma non è escluso che questi valori vengano rivisti prima della gara. Aston Martin e Lexus conteranno su di un solo esemplare al via, al pari dei costruttori di casa nostra Ferrari e Lamborghini, entrambi da considerare di diritto nel novero dei favoriti. Sia a Maranello che a Sant'Agata Bolognese le ambizioni sono massime e nulla è stato lasciato al caso, con uno spiegamento di for-

ze degno delle grandi occasioni ed una sfida nella sfida molto sentita da entrambe le parti. Come da lunga tradizione, Risi Competizione sarà il team di riferimento del Cavallino ed il supporto da parte di Ferrari Competizioni GT sarà totale, sia dal punto di vista tecnico che da quello dei piloti, con Pier Guidi-Calado-Serra-Rigon chiamati a riportare a Maranello un successo che a Daytona manca dal 2014. Per il vicentino questa sarà anche l'occasione per tornare in pista in una gara internazionale, a sei mesi esatti dall'infortunio alla schiena patito a Spa durante le prime fasi della 24 Ore belga e ormai rimasto solo un brutto ricordo. In casa Lambo si darà invece la caccia al poker di successi, dopo i tre consecutivi centrati dalla Huracan GT3 dal 2018 al 2020. Dopo aver terminato la collaborazione col Paul Miller Racing, la squadra di riferimento è ora il TR3 di Greg Romanelli, già in passato pilota/manager nel Ferrari Challenge. Per il team di Miami si tratterà del debutto assoluto a Daytona, ma si avvarrà del supporto diretto di Lamborghini Squadra Corse e dell'equipaggio ufficiale Bortolotti-Caldarelli-Mapelli-Ineichen.

**CHE BATTAGLIA!**
**Ferrari e Lamborghini troveranno rivali al top. BMW, Porsche, Mercedes puntano tutti in alto. Il livello della competizione si annuncia davvero elevato**

## GTD: 9 costruttori e grande equilibrio

Con le stesse specifiche e lo stesso B.o.P. della Pro, ma con l'obbligo di avere piloti classificati Bronze o Silver in formazione, la classe GTD continuerà ad essere la più rappresentata con le sue 22 vetture iscritte, tre in più di un anno fa. Rispetto alla classe superiore anche Acura e McLaren saranno della partita, con una NSX GT3 affidata al Gradient Racing e due 720S con i colori Inception e Crucial. Dopo la doppietta dello scorso anno, entrambe le Mercedes del Winward Racing e del Sun Energy 1 ci riproveranno, con Raffaele Marciello in forza su quest'ultima assieme a Stolz, Schiller e Habul, mentre altre due AMG GT3 saranno schierate dai team Alegra e Gilbert Korthoff. Sul fronte BMW, il recordman di vittorie in IMSA Bill Auberlen sarà al via con la nuova M4 GT3 del Turner Motorsport, con Foley-Dinan-Klingmann a formare un equipaggio molto temibile. Aston Martin avrà due Vantage per Heart of Racing Team (terzo nel campionato GTD 2021) e Magnus, che potrà contare su quel Andy Lally vincitore per ben 5 volte a Daytona. Wright Motorsports sarà il team di punta Porsche con Hardwick-Heylen-Robichon e il pilota ufficiale Richard Lietz, mentre Lexus punterà tutto sull'unico esemplare schierato dal Vasser Sullivan. Anche la GTD vivrà del derby tra Ferrari e Lamborghini, con due 488 GT3 opposte a quattro Huracan. AF Corse gestirà entrambe le Rosse, una sotto i propri colori per Vilander-Nielsen-Mann-Perez Companc, l'altra in blu Cetilar Racing per Lacorte-Sernagiotto-Fuoco-Rovera, attesi a confermare l'ottimo debutto dello scorso anno con la Dallara LmP2 e che quest'anno si concentreranno sulle quattro prove storiche della serie IMSA (Daytona, Sebring, Watkins Glen e Road Atlanta). Lamborghini punterà invece sulla seconda Huracan del TR3 (Altoè-Megrue-Segal-Sweedel), a cui daranno man forte il CarBahn con Westphal-Magennis-Lewis-Mitchell, il debuttante T3 Motorsport con Perera-Llarena-Paul ed infine NTE Sport, passato a Lambo dopo aver abbandonato Audi e che sarà impegnato con un programma completo nella stagione IMSA. ●

# Peugeot niente apertura

di **Diego Fundarò**

**La nuova Hypercar Peugeot** salterà la gara di apertura della stagione WEC prevista a Sebring a metà del prossimo mese di marzo. Una notizia arrivata negli scorsi giorni ma per certi versi attesa, visto che la 9X8 ha effettuato il primo shakedown a fine 2021 e iniziato il lavoro in pista a inizio anno. Per arrivare alla versione definitiva della vettura destinata all'omologazione servono dunque ulteriori riscontri, bisogna prendersi il tempo necessario; in Peugeot Sport l'obbiettivo è così ora spostato alla 6 Ore di Spa del 7 maggio, tappa fondamentale in vista della 24 Ore di Le Mans, appuntamento a cui il Leone non vuole assolutamente mancare. Jean-Marc Finot, a capo di Stellantis Motorsport, ha tenuto a precisare: *«La 9X8 farà il suo debutto in gara solo quando ci sentiremo pronti a livello di competitività e affidabilità. Terremo regolarmente aggiornati gli organizzatori del WEC su come procede il nostro programma di sviluppo. Avremmo potuto scegliere di partecipare solo a gare selezionate senza impegnarci nella stagione. Abbiamo invece scelto un approccio diverso, che ci consentirà di essere completamente immersi nel lavoro necessario al processo di omologazione della vettura»*. Parallelamente all'annuncio, Peugeot ha diffuso anche una foto della vettura ritratta durante i test effettuati a Motorland Aragon, da dove è possibile evidenziare già alcune differenze rispetto alla vettura presentata per la prima volta al pubblico lo scorso luglio a Monza. Innanzi tutto, sebbene l'alettone posteriore sia ancora assente, sui passaruota posteriori sono già spuntate due piccole ali con tanto di nolder, segno evidente che la ricerca di downforce vede ora una soluzione di compromesso rispetto all'idea originale. Sempre a livello aerodinamico, sono presenti due profili verticali ai lati interni dei passaruota anteriori e, cosa tenuta in parte celata, si scorge anche una sorta di ala anteriore a sbalzo rispetto allo splitter, di cui dalla foto si intravvede solo la paratia verticale di forma triangolare. Si nota anche molto bene la forma dell'estrattore posteriore e la bocca di sfogo dell'aria sotto il cofano motore, zona che nella maquette era chiusa; sia dietro le ruote anteriori che davanti a quelle posteriori sono poi state aperte feritoie per lo smaltimento del calore. Altri dettagli evidenti ma non meno significativi riguardano i cerchi, ora di disegno molto più tradizionale rispetto ai precedenti e gli specchietti retrovisori, inizialmente inglobati nella carenatura esterna del passaruota e ora riposizionati in una zona più funzionale. Anche la zona abitacolo ha ora un aspetto più chiaro, con il vetro dello sportello dal disegno irregolare ed al suo fianco un tappo rettangolare, sotto il quale è probabile vi sia un bocchettone di rifornimento carburante. La 9X8 ha dunque iniziato la sua fase di evoluzione e di sicuro saranno ancora molte le sue mutazioni prima di arrivare alla versione che debutterà in gara. Scenderà davvero in pista priva dell'ala posteriore? In Peugeot continuano ad esserne convinti, come afferma il direttore tecnico Olivier Jansonnie :*«I nostri calcoli ed il lavoro in galleria del vento hanno confermato la validità della nostra decisione. Facendo test su circuiti con caratteristiche diverse ci aspettiamo che la nostra scelta venga ulteriormente validata»*. Una scelta originale e inedita, pari a quella fatta per i numeri di gara, che saranno il 93 e il 94. ●

**LA NUOVA 9X8 SALTERÀ L'APPUNTAMENTO INAUGURALE DEL WEC A SEBRING E INTANTO IL PROGETTO È IN CONTINUA EVOLUZIONE**

**DEBUTTO RIMANDATO ALLA 6 ORE DI SPA**
La stagione della Peugeot Hypercar dovrebbe scattare in coincidenza della 6 Ore di Spa in calendario il prossimo 7 maggio

# Ferrari pronta alla sfida

## A DUE MESI DAL VIA DELLA STAGIONE IL CAVALLINO HA ANNUNCIATO GLI EQUIPAGGI UFFICIALI PER IL WEC 2022. ANDIAMO A SCOPRIRE CHI SARANNO I PROTAGONISTI SULLA ROSSA

di **Diego Fundarò**

**A due mesi dall'inizio della stagione WEC**, AF Corse ha annunciato gli equipaggi delle due Ferrari 488 GTE che verranno schierate nella categoria GTE Pro. Non cambia nulla sulla #51 dei campioni del mondo in carica Alessandro Pier Guidi e James Calado, che in questo loro quinto anno di convivenza daranno la caccia al terzo titolo GTE Pro: *«Il 2021 è stato fantastico e abbiamo vinto tutto quello che c'era da vincere»* - ha dichiarato Pier Guidi - *«ma nel motorsport bisogna girare pagina molto velocemente. Ripartiamo tutti da zero punti e ancora una volta dovremo dimostrare di essere i migliori e, per riuscirci, metteremo tutto il nostro impegno. Questa stagione sarà molto complicata per Ferrari perché oltre all'impegno nelle gare dovrà dividersi nello sviluppo di due nuove vetture e questo renderà il tutto ancora più difficile, ma in queste situazioni sappiamo trovare motivazioni e grinta supplementari. È l'ultimo anno per la GTE Pro nel WEC, e personalmente mi dispiace molto perché è una categoria che amo. Vogliamo fare bene e avere un ulteriore bel ricordo della 488 GTE che ci ha permesso di ottenere moltissime soddisfazioni e successi»*.

L'equipaggio della 488 GTE #52 sarà invece composto da Miguel Molina e Antonio Fuoco. Il pilota spagnolo, alla sua seconda stagione in Pro ha raggiunto un ottimo livello dimostrando di meritare la riconferma. Non altrettanto ha evidentemente fatto Daniel Serra, apparso veramente al top solo alla 24 Ore di Le Mans, dove è anche riuscito ad andare al comando confermando il suo particolare feeling col circuito della Sarthe. Non altrettanto a suo agio è invece apparso nel resto della stagione, dove spesso è stato il pilota meno efficace tra i quattro delle Rosse. Fuoco è invece stato protagonista di una ottima annata da rookie in endurance fin dalla 24 Ore di Daytona, dove diede spettacolo al volante della Dallara Lmp2 Cetilar. Quindi, sempre assieme a Lacorte e Sernagiotto, ha iniziato benissimo la stagione WEC, andando a conquistare con la Ferrari 488 GTE la vittoria in GTE Am alla 8 Ore di Portimao e rimanendo in lizza per il campionato fino al finale in Bahrain. *«Sono molto contento di essere nuovamente al via del mondiale che affronterò con un nuovo compagno di squadra»*- ha commentato Molina - *«Antonio lo scorso anno ha fatto un lavoro eccellente in GTE Am, siamo pronti per lottare per la vittoria. Le prestazioni dimostrate nel finale della scorsa stagione mi rendono molto ottimista e non vedo l'ora di iniziare a Sebring. Vorrei ringraziare Daniel per quanto fatto la scorsa stagione, è stato un compagno di squadra esemplare, sempre molto veloce»*. Soddisfatto e fiducioso anche Fuoco: *«Onestamente sono molto contento per questa opportunità, perché giunge al termine di un percorso di crescita nel mondo delle ruote coperte dal 2019 fino ad oggi. Spero di dare il mio contributo alla squadra e a Ferrari nel 2022»*.

AF Corse dovrà nuovamente vedersela contro Porsche, con i confermati Bruni-Lietz sulla #91 e la ritrovata coppia Estre-Cristensen, già iridati nella superstagione WEC 2018/19 e nuovamente insieme sulla 911 Rsr #92 dopo la bocciatura di Neel Jani, piuttosto deludente nella sua prima stagione al volante della GT di Stoccarda e, di fatto, già tagliato sul campo all'ultima 8 Ore del Bahrain, dove non è più salito in macchina una volta raggiunto il tempo minimo imposto dal regolamento. A determinare nuovi equilibri sarà la Corvette C8.R di Milner-Tandy, new entry a tempo pieno nel WEC e temibile fin dalla prima gara della stagione, quella 1000 Miglia di Sebring dove la Chevy, da padrona di casa, sarà indubbiamente la favorita.

# Wickens pronto al rientro

## NEL 2018 IN UN DRAMMATICO INCIDENTE A POCONO IL PILOTA CANADESE HA SUBITO NUMEROSE LESIONI. COSTRETTO IN CARROZZINA NON HA MAI MOLLATO. ADESSO TORNA A CORRERE NEL TCR IMSA. ECCO COME

di **Marco Cortesi**

**La sfida difficile,** impervia, iniziata dal primo giorno in cui Robert Wickens si è svegliato nella sua nuova vita è arrivata finalmente a un primo compimento. Il 19 agosto 2018 è cambiato tutto per il pilota canadese, che al volante di una vettura del team Schmidt Peterson fu protagonista di un violentissimo incidente sull'ovale di Pocono. Il risultato, numerose gravi lesioni tra cui quelle, di natura spinale, che lo accompagneranno probabilmente per sempre. Dopo oltre tre anni di fisioterapia, recupero, impegno, è arrivato però per Wickens il sospirato annuncio del ritorno alle corse. Non nell'IndyCar, e non con una vettura "standard", ma con una Hyundai del TCR IMSA dotata di comandi manuali. Ciò non deve essere visto come un compromesso, e sicuramente non lo è, ma come un'opportunità unica, un'affermazione personale e sportiva di cui tutti dovrebbero essere felici e orgogliosi. Lo spiega bene Wickens, che in occasione della presentazione del programma ha anche effettuato una valutazione sul proprio recupero. «*Lasciare la carrozzina non è nelle mie prospettive al momento. Sono arrivato a un punto in cui il mio recupero dal punto di vista neurologico si è più o meno stabilizzato. Non guadagnerò ulteriore funzionalità muscolare. Rimarrò sulla carrozzina per tutta la vita, almeno finché la scienza e la medicina rimarranno al punto in cui sono*». Da un certo punto di vista, si tratta di una limitazione, è fuor di dubbio. Purtroppo, le lesioni spinali non hanno ancora cura. Quando non sono complete, il nostro corpo può cercare di adattarsi, sfruttare al meglio il midollo rimasto intatto, "aggirando" le problematiche funzionali. In quel caso, i progressi sono anche importanti, ma il danno in sé per sé non può essere riparato: la ricerca ha ancora molta strada da fare. Ma Wickens, che ha sempre dichiarato di non volersi sentire un eroe, su questo non si focalizza e ha scelto di guardare avanti. In realtà, sa bene di essere quasi fortunato, rispetto a tante altre persone a cui le lesioni spinali hanno tolto di più. Ri-

esce a compiere azioni e movimenti che, per quanto non gli permettano di camminare liberamente, correre, saltare, sono una svolta per la quotidianità, e per la sicurezza personale. Ad esempio, ci si ricorda quando, nel 2020, mostrò di riuscire a fare le flessioni da solo, e fu un grande risultato. «*È un'ottima qualità della vita*» dice, «*Ho potuto recuperare molte funzioni. Posso stare in piedi con un supporto, e anche compiere qualche passo*». Dopotutto, il primo sogno era quello di ballare insieme alla moglie il giorno del loro matrimonio e anche in quel caso, fu avverato lavorando e guardando al futuro. Lo stesso metodo ha aperto la strada verso la rincorsa al ritorno agonistico. Di passi, reali e metaforici, Wickens ne ha compiuti tanti. Sin dalla lunga permanenza in ospedale, la sua dedizione è stata assoluta, e sostenuta da tante persone chiave. Prima di tutto la fidanzata (ora moglie) Karli Woods, popolare cosplayer e influencer. Ma anche l'amico fraterno James Hinchliffe e tanti rivali dell'IndyCar, tuttora una delle comunità più legate e positive del motorsport. Senza dimenticare il Team Owner Sam Schmidt, rimasto tetraplegico in un devastante crash ad Orlando nel 2000, che ha sempre promesso di aspettarlo, se e quando potrà tornare.
Sarebbe sbagliato concentrarsi solo sull'estensione dell'infortunio. Wickens è stato monumentale per come ha reagito dal punto di vista mentale, vista la profonda crudeltà di quello che gli è capitato, in termini di momento di modalità. Proprio quando aveva finalmente raggiunto l'"esplosione" nel mondo delle formule, con una stagione di debutto IndyCar incredibile. Anni prima aveva vinto la World Series, e diverse gare in DTM, ma quando era arrivato nella categoria USA, fin dal primo minuto aveva sconvolto i ranghi, mancando la vittoria per un soffio in più occasioni. Tutto, sin dalla pole al debutto a St. Petersburg, sembrava puntare verso un futuro di grandissimo successo. Titoli vinti, e magari la Indy 500. Una superiorità di guida, la sua, ma anche di testa. Wickens era ed è un pilota che affianca il talento dietro al volante a una grande capacità analitica e ingegneristica. Una miniera d'oro per una squadra, in particolare nell'IndyCar moderna, con la sua "fame" di talenti a tutti i livelli. Quella strada, almeno da pilota, sembra definitivamente sfumata, ma Wickens rimane un super-consulente per il team McLaren, e driver coach per Pato O'Ward e Felix Rosenqvist, un ruolo definito da molti chiave per la crescita della struttura anglo-americana. «*L'IndyCar ha nuove regole in arrivo, e speravo che si spostassero verso un concept di brake-by-wire* (ottimale per gestire il freno con il minimo dello sforzo), *in particolare per via dei componenti ibridi. Ma, a quanto mi risulta, è stata scelta un'altra strada. Forse, tornare sarebbe possibile con tempo, soldi e risorse, ma è una richiesta grande, colossale. Invece, io sono al punto nella mia vita in cui, anche se non ritornerò nell'IndyCar, sono comunque soddisfatto*». Pur essendoci sempre il sogno di tornare nella categoria, e nella gara di riferimento, la 500 Miglia di Indianapolis, la realtà è differente, ma non c'è delusione nemmeno davanti al muro che blocca quel percorso. Questa è la vera forza di Wickens. Quella mentale con cui superare non solo un devastante

**ESSERE LONTANO DALL'ABITACOLO DA OLTRE TRE ANNI NON È STATO FACILE. L'OBBIETTIVO È SEMPLICE. VOGLIO VINCERE LA PRIMA GARA E POI IL CAMPIONATO. NON SONO QUI PER FARE ESPERIENZA O PER SPUNTARE UNA CASELLA**

**ROBERT WICKENS**

**UNA NUOVA SFIDA**
Wickens torna in pista con una Hyundai del TCR IMSA dotata di comandi manuali. Le gare della serie hanno durata che varia dalle due alle quattro ore e vedono la contemporanea presenza in pista delle GT4

incidente arrivato nel momento che doveva essere il più felice della carriera, ma evitare i rimpianti. La concentrazione è tutta sul domani, sulla gara, sulla prossima stagione, in cui cercherà di tornare pienamente alla vita da pilota, all'adrenalina della gara e della vittoria, per altro con le premesse di una vettura ipercompetitiva e una squadra al top.
Il credito va anche riconosciuto al Bryan Herta Autosport. La scuderia guidata dell'ex pilota CART, impegnata nel rallycross e nel turismo, ci ha creduto fino in fondo sin dalla prima occasione. Non sorprende: si tratta di una struttura moderna, giovane e dalla mentalità aperta. Si è da poco laureata campione TCR IMSA con un duo uomo/donna composto da Michael Lewis e Taylor Hagler. Ma ha anche da tempo dato il benvenuto tra le sue fila Michael Johnson, pilota reso paraplegico da un incidente in moto all'età di 12 anni, e passato all'automobilismo con un buon successo. L'esperienza con i comandi manuali e con le necessità di un pilota limitato nel movimento è fondamentale. Johnson, che usa un set-up realizzato dall'italiana Guidosimplex, ha "prestato" la propria Hyundai Veloster a Wickens lo scorso maggio per un test a Mid-Ohio. Tutto è iniziato da lì, quasi per gioco, ma con il potenziale fin da subito emerso, il resto si è sviluppato naturalmente. La macchina sarà una Hyundai Elantra N, fondamentalmente la stessa utilizzata da Gabriele Tarquini nel Mondiale, adattata per l'endurance. Le gare del TCR IMSA hanno durate da due a quattro ore, e vedono la contemporanea presenza in pista delle GT4. È previsto il cambio pilota: in coppia con Wickens ci sarà l'espertissimo connazionale Mark Wilkins, già campione della categoria. Per professionalità e storia, il team di Herta è il favorito numero uno, e sta sviluppando il sistema di guida in modo che sia più ritagliato possibile sulle esigenze del pilota. Wickens è pronto. «*Sono molto emozionato. Tante volte, durante la riabilitazione, ho pensato che sarebbe stato possibile farcela, e poi ho pensato che non lo sarebbe stato. Ci sono voluti lavoro e dedizione, e non credo sarei qui senza il supporto di tante brave persone*». La stagione prenderà il via per lui il prossimo 28 gennaio a Daytona, nello stesso weekend della 24 Ore in cui correranno tanti degli ex colleghi in IndyCar. L'obiettivo? Non serve neanche chiederlo «*Tornare in mezzo ad altri concorrenti è la cosa più entusiasmante. Ho iniziato a correre in kart quando avevo sei anni. Da allora ho continuato a competere e fortunatamente ero abbastanza dotato. La felicità e l'adrenalina di vincere non può essere paragonata a nient'altro, ed essere lontano dall'abitacolo da oltre tre anni non è stato facile. L'obiettivo è semplice. Voglio vincere la prima gara e poi il campionato. Non sono qui per fare esperienza, o per spuntare una casella…*». ●

# L'Italia s'è desta

## MINÌ E ANTONELLI FANNO INCETTA DI SUCCESSI A YAS MARINA IN F.REGIONAL ASIA E F4 UAE

di Mattia Tremolada

**Non poteva iniziare in modo migliore** la stagione di Gabriele Minì e Andrea Kimi Antonelli, subito vittoriosi nel primo weekend del 2022. Entrambi sono scesi in pista a Yas Marina, rispettivamente nella Formula Regional Asia (nuova denominazione della F3 Asia) e nella Formula 4 UAE (ovvero la serie nazionale degli Emirati Arabi). Due campionati che parlano italiano, dal momento che entrambi utilizzano telai Tatuus e motori Autotecnica. La F.Regional Asia è poi organizzata da Topspeed, società fondata e gestita da Davide De Gobbi, manager italiano trasferitosi a Shanghai. Inoltre, due squadre italiane si sono imposte nel 2021, ovvero Prema in F3 Asia e Cram in F4 UAE, dove nelle ultime tre stagioni Matteo Nannini, Francesco Pizzi e Enzo Trulli hanno conquistato il titolo.
Minì, protagonista anche della 24 Ore di Le Mans virtuale il 15-16 gennaio, ha in programma di prendere parte solamente ai primi due appuntamenti con il team Hitech, prima di tornare in Europa per prepararsi alla seconda stagione nella Formula Regional by Alpine con ART Grand Prix. Discorso simile per Antonelli, che dopo aver battezzato con la pole position la nuova Tatuus di Formula 4 di seconda generazione a dicembre, è stato richiamato all'ultimo momento dal team Prema per sostituire Rafael Camara, fermato da un tampone positivo alla vigilia dell'evento. Non si può però dire che Minì e Antonelli abbiano preso sottogamba questo impegno parziale, perché entrambi sono stati subito grandi protagonisti, conquistando una pole position a testa e un totale di tre vittorie e sei podi. Da segnalare anche il debutto del figlio d'arte Brando Badoer, al via con il team AKM di Marco Antonelli, papà di Kimi, oltre che il bel quinto po-

**2 VITTORIE E UN SECONDO POSTO PER MINI**
Con due vittorie e un secondo posto Minì ha inaugurato la sua stagione in Formula Regional

## ANTONELLI SHOW

**Sono state due le vittorie centrate da Antonelli in F.4. Nella terza corsa il baby bolognese ha chiuso al terzo posto**

sto di Leonardo Fornaroli nella seconda corsa della F.Regional Asia. Sfortunato invece Nicola Marinangeli, due volte ko.

### Vittoria con brivido per Minì

Al debutto sul circuito di Yas Marina Minì ha subito messo in chiaro le proprie intenzioni, mostrandosi velocissimo già nelle due giornate di test pregara. Venerdì ha comandato le prove libere, ma nel primo turno di qualifica si è accontentato del quarto posto, mentre la sorpresa Sebastian Montoya ha conquistato la pole position. La risposta di Gabriele non si è fatta attendere e il pilota siciliano si è assicurato la partenza al palo per gara 3. Al via della prima corsa Minì si è portato alle spalle di Montoya e del compagno di squadra Isack Hadjar, con cui ha ingaggiato un bel duello. Anche Arthur Leclerc è riuscito ad inserirsi nella lotta, ma Minì si è liberato di entrambi, tornando a ridosso di Montoya. La safety car ha però congelato le operazioni fino al traguardo, consegnando il primo successo in carriera al figlio d'arte colombiano. Partito dalla nona posizione in gara 2, Minì si è immediatamente messo al lavoro per risalire il gruppo, ma ha trovato un valido avversario in Dino Beganovic. Il pilota svedese della Ferrari Driver Academy ha resistito al primo attacco del siciliano, permettendo a Montoya di prendere l'interno alla staccata di curva 9. Sorpreso dalla presenza del colombiano, Beganovic ha allargato la traiettoria, ma ha trovato Minì all'esterno. Inevitabile il contatto, che ha messo fuori gioco entrambi. Allo spegnimento dei semafori di gara 3 Minì e Crawford, che condividevano la prima fila, hanno avuto un avvio a rilento, scivolando nelle retrovie. Cem Bolukbasi è invece rimasto piantato in decima posizione, venendo travolto dall'incolpevole Amna Al Qubaisi. Entrambi i piloti sono usciti dalle proprie vetture distrutte senza problemi fisici, ma la corsa è stata sospesa con la bandiera rossa. Minì ha potuto riprendere la prima posizione, dettando il passo alla ripartenza dietro la safety car. Da quel momento il pilota siciliano ha allungato di forza sui propri avversari, mettendo tre secondi tra sé e Crawford e conquistando così la prima vittoria della stagione. La fortuna è certamente stata dalla sua parte, ma Gabriele ha dimostrato per tutto il fine settimana di essere uno dei piloti più veloci al via.

### Kimi al photofinish

Soli tre millesimi di secondo hanno permesso ad Antonelli di conquistare la prima vittoria in carriera nella serata di venerdì. La prima gara della F4 UAE è infatti stata disputata sotto i riflettori e ha visto un incredibile arrivo al photofinish tra le Prema di Aidan Neate, Antonelli e James Wharton. Dopo aver preso le misure del compagno di squadra inglese al penultimo passaggio, Kimi ha affondato l'attacco decisivo alla staccata di curva 6 (l'ultima curva del tracciato nella configurazione utilizzata), prendendo l'esterno di Neate. Quest'ultimo ha tentato l'incrocio di traiettoria, ma non ha avuto lo spunto necessario per beffare il pilota junior Mercedes, che ha così vinto la corsa. Antonelli ha poi dominato le due manche del sabato, ma al termine di entrambe ha subito una penalità di tempo, riuscendo comunque a mantenere la vittoria di gara 2, ma scivolando al terzo posto di gara 3. Infine, Kimi è stato protagonista di una splendida rimonta che lo ha visto balzare dalla 12esima alla seconda posizione nella corsa finale, chiudendo il fine settimana con quattro podi in altrettante gare. ●

### CLASSIFICHE

**Formula Regional Asia**
**Gara-1:** 1. Montoya, 2. Mini, 3. Leclerc; **Gara-2:** 1. Bortoleto, 2. Fluxa, 3. Leclerc; **Gara-3:** 1. Mini, 2. Crawford, 3. Hadjar.
**Formula 4 UAE**
**Gara-1:** 1. Antonelli, 2. Neate, 3. Wharton; **Gara-2:** 1. Antonelli, 2. Neate, 3. Gray; **Gara-3:** 1. Inthraphuvasak, 2. Wurz, 3. Antonelli; **Gara-4:** 1. Barnard, 2. Antonelli, 3. Day.

TURISMO CON SALTO DI QUALITÀ

# Jelmini realtà più che europea

**NEL 2021 È STATO L'UNICO PILOTA ITALIANO A PRENDERE PARTE A TUTTE LE PROVE DELLA SERIE EUROPEA E ORA GUARDA AL FUTURO NELLA HYUNDAI, PROMOSSO A UFFICIALE NELLA SERIE PREMIER**

di **Dario Lucchese**

**Nel 2021** ha portato la bandiera tricolore nel Tcr Europe, in cui è stato l'unico pilota italiano a prendere parte a tutti gli appuntamenti del calendario. Felice Jelmini archivia un'annata nel complesso positiva ma un poco avara di risultati, e riconferma il proprio impegno anche per la prossima stagione con l'obiettivo di onorare chi ha creduto in lui. Andrea Adamo, il quale ne ha promosso l'impegno ufficiale con la Hyundai; ma anche Gabriele Tarquini, nei suoi confronti prodigo di consigli preziosi. Con il team Sébastien Loeb Racing il pilota varesino ha conquistato un secondo posto al Paul Ricard e un terzo a Spa dopo avere ottenuto anche la pole, pur non avendo mai corso in precedenza sul tracciato belga. Un primo anno che è servito ad acquisire i giusti meccanismi ed è stato anche quello della svolta, dopo avere lottato per il primato della classifica tricolore nel 2020 chiudendo terzo in campionato alle spalle di Salvatore Tavano e Eric Brigliadori, con la prima delle Hyundai al via. Stesso marchio per il 2022, sempre con il supporto della casa, ma nuovo team (ancora da ufficializzare). Ventisei anni, coach e istruttore di guida sportiva e sicura, un titolo della Clio Cup Italia conquistato nel 2019 stabilendo il record assoluto di dieci vittorie, Jelmini ha fatto un lavoro un po' dietro le quinte. Niente clamori, massima concentrazione. Comportamento che del resto riflette pienamente il suo carattere.

«*Quella che si è conclusa è stata una stagione difficile. Eravamo nelle condizioni di fare bene, essendo tra l'altro il mio team l'unico a disporre delle nuovissime Elantra N Tcr. Se devo tracciare un bilancio, non posso dire però di essere soddisfatto. Io sono fatto così. Non penso agli episodi positivi e ai buoni risultati, che a sprazzi non sono mancati. Piuttosto preferisco mantenere alta l'attenzione su come potere fare ancora meglio*».

**- Cosa ha rappresentato per te il debutto nel Tcr Europe rispetto al percorso compiuto in precedenza?**

«*Sicuramente mi è servito a maturare un tipo di esperienza differente. Per la prima volta mi sono trovato a correre con un non italiano, direttamente supportato dalla casa madre. Ho dovuto imparare a lavorare in modo diverso e questo mi ha fatto crescere molto dal punto di vista tecnico ma anche umano. Questa stagione nel Tcr Europe mi ha fatto uscire dalla "comfort zone", costringendomi a riadattarmi a tutto*».

A QUESTO PUNTO IL MIO OBBIETTIVO NELLA PROSSIMA STAGIONE DI CORSE È QUELLO DI DARE IL MEGLIO ALL'INTERNO DELLA MASSIMA SERIE DELLA CATEGORIA TURISMO

FELICE JELMINI

- **Come è stato il confronto con i tuoi compagni di squadra?**
«*Sotto la mia stessa tenda mi sono ritrovato dei colleghi molto forti come Mehdi Bennani e Niels Langeveld. Diciamo che sono riuscito a ben figurare. Specialmente in qualifica, essendomi inserito costantemente tra i più veloci. Dall'altro lato mi è mancata un poco la gestione della gara e in più c'era il fattore piste, visto che a parte Paul Ricard e Monza per me erano tutte nuove. Il livello in generale è stato molto alto, con tanti piloti che affrontavano anche un doppio programma nel Mondiale*».
- **Rispetto alla stagione precedente nel Tcr Italy, quali sono state le principali differenze?**
«*Fare un paragone è impossibile. Nella serie italiana correvo con un team come la Pma Motorsport che conosceva a fondo i miei punti di forza e le mie debolezze; riuscire a trovare la quadra sulla vettura non era un'impresa difficile. Nel Tcr Europe tutto è cambiato. Cominciando dalla metodologia di lavoro. Si inizia il giovedì con svariati briefing tecnici. Durante tutta la settimana vengono analizzati continuamente tutti i dati in nostro possesso, sessione per sessione, assieme ai compagni di squadra. È un confronto avvincente ma difficile, perché ognuno di noi ha delle caratteristiche di guida diverse ed esigenze differenti. Nella prima parte di stagione probabilmente mi è mancato il sapermi impormi di più su ciò che volevo. Ma anche questo fa parte dell'esperienza, che adesso ritengo di avere acquisito. Adesso conosco le piste e ho inoltre una buona base tecnica; per il 2022 non ci sono scusanti*».

**QUEL NOBILE TUTORAGGIO**
Gabriele Tarquini, sopra, dà consigli preziosi a Felice Jelmini, pronto a passare dal Tcr europeo alla massima serie mondiale, in ambito Hyundai, nella foto grande. In alto, Felice, sempre più... felice, pensando al suo futuro agonistico e alle sfide che porterà

- **Come è nato il rapporto con Hyundai?**
«*Devo tanto a Paolo Ansaloni, team manager della Pma Motorsport, che ci ha messo la faccia garantendo praticamente per me. Fondamentale poi la fiducia che ho avuto da Adamo e dal suo braccio destro Veronica Boni. Ringrazio davvero tanto Adamo, che considero un fenomeno in tutto quello che fa. La sua figura mancherà tantissimo in Hyundai Motorsport, anche se la voglia di vincere rimarrà immutata. Un grosso aiuto me lo ha dato anche Gabriele Tarquini, un professionista a 360 gradi dentro e fuori dalle piste, che ha sempre rappresentato il mio idolo. Averlo accanto è stato straordinario: un'altra persona fondamentale in questa mia prima stagione europea*».
- **Chi o che cosa ti ha portato ad incontrare Tarquini?**
«*Con Adamo e Hyundai Motorsport abbiamo deciso di fare un test con lui a Cervesina. Gabriele si è presentato con un ingegnere della casa ufficiale. Mi ha dato dei consigli preziosi e la settimana dopo non è un caso che in qualifica a Spa sono stato il più veloce di tutti. Da allora ci siamo sentiti spesso. Mi ha aiutato dal punto di vista della guida e anche sotto l'aspetto della preparazione della vettura. Mi ha fatto definitivamente capire che bisogna studiare tantissimo per ottenere il massimo*».
- **Quali sono stati, a parte questi episodi più recenti, i momenti che possiamo definire chiave nella tua carriera?**
«*Ho iniziato a 16 anni, seguendo la passione di mio padre Giacomo. Poco kart e subito in macchina, con una predilezione per le trazioni anteriori. Il vero salto l'ho fatto nel 2017, quando ho deciso di andare con Composit Motorsport, il team capitanato da Ansaloni e guidato anche da Samuel Francalanci, due persone importantissime nel mio cammino, entrambe con un enorme background nel mondo delle Turismo. Hanno saputo supportarmi e sopportarmi, facendomi diventare anche una persona migliore. Con loro quest'anno ho preso parte a due appuntamenti della Clio Cup Europe, ottenendo una pole e una vittoria al Red Bull Ring e ancora due pole e un altro successo a Monza*».
- **Hai un obiettivo da raggiungere?**
«*Lottare nelle massime serie Turismo e continuare a dimostrare tutto il mio valore*».

# Sparco divertimenti

## L'AZIENDA PIEMONTESE È UNA GRAN ECCELLENZA DEL MOTORSPORT TRICOLORE CHE INVESTE NEL FUTURO. COME? CE LO SIAMO FATTI RACCONTARE DAL CEO E PRESIDENTE ALDINO BELLAZZINI

di **Daniele Sgorbini**

**Quelli abituati a studiare** numeri e grafici, avrebbero di che stropicciarsi gli occhi grazie al 2021 chiuso con un fatturato da record, che ha superato i 120 milioni con crescite a doppia cifra in tutti i settori: più 26% rispetto al 2020 e addirittura più 35% rispetto al 2019, considerato come l'ultimo anno "normale" prima del ciclone Covid, con il quale si possono raffrontare dati in maniera omogenea. La Sparco è una delle tante eccellenze dell'Italia da corsa, della tecnologia applicata al Motorsport capace di generare profitti, investimenti, lavoro. Dagli stabilimenti Sparco non escono solo tute e sedili, negli anni l'attività è stata molto diversificata. Il gruppo italiano è tra i leader di mercato anche nella produzione di parti in carbonio per i più grandi costruttori di supercar, come Ferrari, Lamborghini, McLaren e Porsche. Quella dell'azienda che lo scorso anno ha legato il proprio nome anche al Campionato Italiano Rally e alla serie Gt Tricolore è davvero una gran bella faccenda, che abbiamo cercato di scoprire più in profondità direttamente dalle parole di Aldino Bellazzini, CEO e presidente del gruppo che ha sede a Volpiano. Un'azienda rilevata nel 2009 in un momento di profonda crisi e rilanciata fino a farla tornare al vertice di un mercato complesso e in continua evoluzione. *«Quello che davvero mi rende orgoglioso e soddisfatto dei risultati raggiunti nell'ultimo anno* – inizia a spiegare Bellazzini – *è che questi dati derivano da un team di mana-*

siamo mai permetterci di stare fermi, dobbiamo affinare e migliorare continuamente. Infatti i nostri capi da corsa non sono solo belli, ma si riconoscono per l'altissimo contenuto tecnologico. Una tuta deve avere due presupposti imprescindibili: la leggerezza e la traspirabilità e si tratta di due aspetti sui quali la ricerca è continua. Il successo di Sparco in questo senso non è solo un fatto effimero e legato alla riconoscibilità e al valore del brand, alle spalle ha un lavoro enorme e importantissimo sulla tecnologia. Discorso simile per la lavorazione del carbonio, anche in questo settore stiamo continuando a innovare. In piena pandemia, senza poter essere là fisicamente, abbiamo aperto e reso operativo uno stabilimento in Tunisia che dà lavoro a 500 persone, facendo tutto da remoto».

**- In questo quadro, quali sono le prospettive per il 2022, tra i problemi legati alla difficoltà di approvvigionamento delle materie prime e soprattutto lo shock che deriva dall'aumento vertiginoso dei prezzi dell'energia?**

*«La prima crisi che abbiamo dovuto affrontare è stata quella legata alla disponibilità dei trasporti e delle materie prime. Abbiamo deciso di affrontarla di petto, mettendo in campo investimenti veramente importanti per mettere a magazzino tutto il fabbisogno necessario per la produzione sia del 2022 sia del 2023. È stato uno sforzo notevole, ma siamo sicuri che paghi. Ora noi siamo in grado di produrre senza problemi e tutti i nostri clienti sanno che se hanno bisogno di un prodotto, da Sparco lo possono avere e anche in tempi normali. Le altre componenti di crisi, come quelle legate al prezzo dell'energia, sono sì importanti ma non quanto quelle legate alla disponibilità dei materiali, senza i quali non si può produrre. Se i prezzi dell'energia aumentano, è un aumento che riguarda tutti e che in qualche modo si può compensare adeguando la politica dei prezzi. Ciò che davvero ci dà sicurezza è lo stock in chiave 2022 e 2023».*

**- A proposito di futuro prossimo, quello dei caschi è un settore nel quale state apparecchiando un futuro piuttosto interessante, pare...**

*«In effetti è uno dei settori che abbiamo messo al centro dei piani di sviluppo per il 2023. Da una parte abbiamo lavorato e stiamo lavorando sul fine tuning della gamma attuale, concentrandoci soprattutto sulla vestibilità e sulla qualità della voce, dall'altro abbiamo pronto un nuovo prodotto,*

*gement molto giovane, che abbiamo fatto crescere in azienda e che abbiamo messo in condizione di ottenere i migliori risultati. Abbiamo creato diverse Business Unit, ognuna con la responsabilità della propria linea di prodotto. Certo, a monte ci sono delle precise scelte strategiche, ma questi gruppi di manager hanno lavorato molto bene, portando le proprie idee in alcuni casi anche innovative. Credo proprio che questa sia l'unica maniera per creare i presupposti per un vero sviluppo. Siamo cresciuti moltissimo in diversi settori* – entra nel dettaglio Bellazzini – *nel racing puro abbiamo fatto un più 20%, nella lavorazione del carbonio per le supercar abbiamo migliorato addirittura del 35% e nel settore delle scarpe di sicurezza di un altro 20% e del 50% rispetto al 2019. Numeri che a nostro avviso non sono certo casuali».*

**- Entrando nello specifico, quali sono le ragioni per fare la differenza?**

*«Credo che il successo nel settore racing derivi soprattutto dalla ricchezza del nostro catalogo, che tra l'altro abbiamo completamente rinnovato nel giro di due anni. Questo è un settore in cui non pos-*

**QUEL TRIONFO A MONZA**
**La 25ennale collaborazione tra Sparco e McLaren ha vissuto l'anno scorso al Gp d'Italia a Monza il suo momento più alto con la doppietta Ricciardo-Norris**

*con omologa 8860, che è veramente molto innovativo. Si tratta di una linea di caschi che marcherà una differenza sostanziale rispetto a quelli attualmente in commercio. Sarà un'innovazione da tutti i punti di vista».*

**- Lavorare al fianco di un una realtà come McLaren, quale ritorno offre alla produzione di serie?**

*«Con McLaren abbiamo festeggiato i 25 anni di collaborazione ininterrotta, ospitando la squadra e i piloti proprio alla vigilia del Gp d'Italia 2021, vinto da Daniel Ricciardo. Il rapporto con la squadra inglese è iniziato ai tempi di Ron Dennis, che era sempre alla ricerca del meglio sulla piazza per rendere la sua squadra vincente. Ron voleva i migliori piloti, i migliori tecnici e anche la migliore tecnologia in tutti i settori e proprio per quella ragione ci aveva scelti, riconoscendoci come un'azienda leader. Dopo tanto tempo quella con McLaren è diventata una partnership globale, che si estende anche ad Arrow McLaren negli Stati Uniti e oggi come allora la tecnologia è il fattore vincente».*

**- Il mercato Usa resta fondamentale, anche in questo momento storico?**

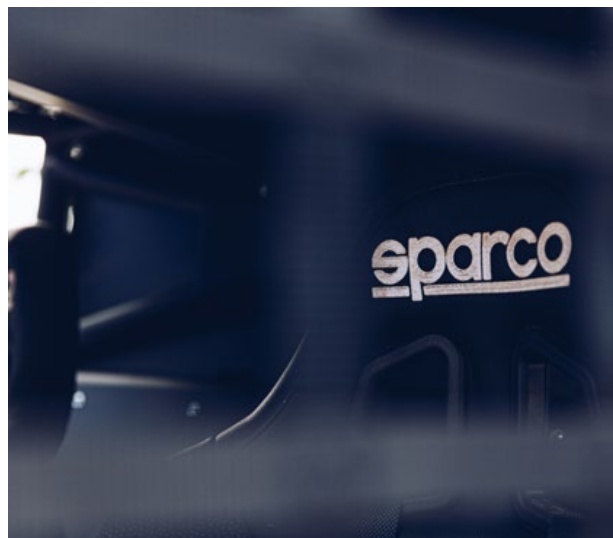
*«Per Sparco sì, visto che il 40% del nostro fatturato racing lo facciamo proprio in Nord America. Abbiamo circa il 70% dei team della Indy e della Nascar, per cui siamo molto contenti di come stanno andando le cose negli States. Lo siamo anche molto per il successo che sta avendo la linea di abbigliamento Martini Racing. Sembra incredibile, perché di fatto i rally negli Usa quasi non esistono, non c'è un'eredità storica come da noi. Eppure quei prodotti stanno avendo un grande successo anche lì e hanno successo perché anche questa idea è fondata su un progetto concreto: è l'applicazione del concetto restomod all'abbigliamento, con capi dall'aspetto e dall'apparenza storici, ma realizzati con materiali e tecniche allo stato dell'arte».*

**- Ha parlato di rally, che di fatto rappresentano l'origine e il Dna di Sparco da sempre...**

*«Verissimo, siamo nati con i rally e continuiamo a investire con forza in questo settore. Sia nei rally veri e propri – giusto per fare un esempio siamo ancora a fianco di M-Sport - sia nell'off road. Alla Dakar abbiamo piazzato 6 equipaggi nelle prime 7 posizioni, stiamo continuando a sviluppare prodotti specifi-*

**TRA GIOVINAZZI E SEB LOEB**

Antonio Giovinazzi con Enrico e Aldino Bellazzini. Anche Sparco nello scorso week end ha fatto festa per la vittoria al Montecarlo di Sebastien Loeb. Da anni l'azienda piemontese è anche partner nei rally di MSport

> **ABBIAMO DECISO DI CONTINUARE A SUPPORTARE GIOVINAZZI E CON LUI TORNEREMO ANCHE IN F.E. È STATO SCARICATO IN MANIERA POCO ELEGANTE**
>
> ALDINO BELLAZZNI

*ci proprio per questo settore, come un sistema sedile specifico per i veicoli SSV che hanno esigenze specifiche e in parte diverse rispetto alle auto tradizionali».*

**- A proposito di sedili, siete anche gli unici a realizzare simulatori di guida utilizzando gli stessi sedili che andrebbero sulle vetture da corsa.**

*«È chiaro che in questo settore dobbiamo avere un valore aggiunto, non si tratta solo di mettere assieme dei tubi piegati e infatti le nostre postazioni per la simulazione e il gaming si distinguono proprio per questo. È un settore che è cresciuto moltissimo durante la pandemia e che ormai ha raggiunto una dimensione in grado di darci soddisfazione».*

**- Un'ultima battuta per Antonio Giovinazzi. L'Alfa Sauber lo ha scaricato, voi no.**

*«Proprio così, abbiamo deciso di continuare a supportare Antonio e con lui torneremo anche in Formula E. Credo che sia stato scaricato in maniera poco elegante, ma noi su pilota pugliese continuiamo a puntare e crediamo molto nel suo talento. Si tratta di una sorta di investimento sull'italianità, è qualcosa che per noi ha valore, Antonio lo vogliamo ancora in livrea Sparco e continueremo a supportarlo».* ●

# Fine di un'epoca

**DOPO MEZZO SECOLO A CEFALÙ SI È ABBASSATA LA SARACINESCA DELLA BOTTEGA DEL MITICO CICCIO. FRANCESCO LIBERTO PER UNA VITA HA FATTO LE SCARPE AI PILOTI. SE NE VA UN PEZZO DI STORIA**

di **Dario Lucchese**

**La sua bottega al numero 21** del lungomare di Cefalù, poco meno di un'ora da Palermo e a 30 minuti dalle tribune di Cerda, è stata a lungo una meta obbligata per tanti. Dopo oltre cinquant'anni Francesco Liberto chiude l'attività e abbassa mestamente la saracinesca. Un pezzo di storia delle corse che va per sempre nel grande libro dei ricordi. Perché per mezzo secolo Ciccio ha fatto le scarpe ai piloti. Ma le ha fatte sul serio, con esperienza e passione. Un mestiere d'altri tempi, che quasi stride con la frenesia di un mondo in costante evoluzione e alla continua ed esasperata ricerca di soluzioni avveniristiche; un'arte antica capace di scolpire perennemente le impronte di personaggi noti e autentiche leggende dell'automobilismo. È il ciclo della vita, inevitabile e spietato; l'età che avanza e alcuni problemi di salute avevano ormai da mesi allontanato Ciccio dalle proprie creazioni. La sua è una storia d'altri tempi. Nato nel 1936 e rimasto presto orfano, fin dall'età di sei anni ha cominciato a lavorare con lo zio, prima di frequentare la scuola d'arte e diventare in seguito un vero calzolaio, aprendo un laboratorio artigianale e poi il negozio. Un calzolaio innamorato della velocità, delle imprese dei grandi campioni e della Targa Florio. Era il maggio del 1968, quando fervevano i preparativi per la 52ª edizione della gara che si disputava sui 72 chilometri del piccolo Circuito delle Madonie e che all'epoca e fino al 1973 fu valida per il Mondiale Marche. Una vigilia di festa, perché era facile incontrare e toccare quasi con mano i propri idoli come Vic Elford, Jo Siffert, Rolf Stommelen e gli italiani. Tra questi Nino Vaccarella, Umberto Maglioli e Nanni Galli. Poi c'era Ignazio Giunti, con cui Liberto quella volta si intrattenne a parlare, seduto a un tavolo del risto-

**CICCIO, VERO ARTISTA DELLA CALZATURA**

**Sul lungomare di Cefalù il negozio di Francesco Liberto è stato per 50 anni punto di riferimento e tappa fissa per piloti e appassionati. Un vero artista della calzatura, Ciccio. Un formidabile calzolaio innamorato della velocità e delle imprese dei grandi campioni e della Targa Florio**

rante Eucaliptus. Uno scambio di battute culminato con una richiesta, forse anche inaspettata, del pilota romano: *«Fai delle scarpe per me… comode e leggere, da utilizzare in gara al posto dei mocassini»*. Ciccio lo accontentò e dopo fu anche Galli a volere le sue scarpe. E ancora il preside volante Vaccarella, Toine Hezemans, Helmut Marko, Geki Russo e gli stessi Siffert e Elford (che indossava due misure differenti dopo avere perso un alluce in un incidente). In breve la sua notorietà divenne mondiale. Nel 1977 Niki Lauda vinse il suo secondo titolo con la Ferrari indossando le scarpe di Ciccio. L'austriaco le volle anche l'anno seguente, quando passò alla Brabham-Alfa Romeo. Le volle anche Clay Regazzoni e poi Carlos Reutemann e Arturo Merzario, per il quale venne creato un inedito modello in pelle di pitone roccia rosso e nero. Un rapporto fatto di fiducia e reciproca stima, quello che si creò tra Ciccio ed i piloti. Jacky Ickx utilizzò le sue scarpe per trent'anni. Mario Andretti, in tempi più recenti, ne ordinò un paio per il nipote Marco e persino Enzo Ferrari seppe apprezzarlo, inviandogli una nota d'encomio e invitandolo a visitare il reparto corse di Maranello. Alcuni dei suoi capolavori sono esposti in Francia al museo Romans ed in Germania, al Deutsches Museum del cuoio e della calzatura. Nel film Il Gattopardo, i suoi sandali sono stati indossati da Alain Delon. Tra i suoi clienti anche l'attrice Romy Schneider e l'ex presidente venezuelano Hugo Chávez. Fino a Daniel Brühl, che ha interpretato Lauda nel film Rush del 2013 indossando proprio le scarpe di Ciccio. Ma anche gente comune. Appassionati di ogni genere. Varcare l'ingresso di quella bottega, è sempre stato qualcosa di speciale: un salto indietro nel tempo, tra quattro mura strette e una montagna di bellissime scarpe, foto, riviste, targhe, trofei appoggiati un po' ovunque e persino un grosso quaderno di appunti con le sagome dei piedi e le misure di tutti i piloti: dalla 48 di Mike Parkes al 39 di Jacques Laffite. Ed il padrone di casa è sempre stato capace di creare un'atmosfera magica ed accogliente, non lesinando ai suoi ospiti ricordi ed aneddoti, parlando con una tipica cadenza veloce, mischiando l'italiano a qualche colorita battuta in dialetto siciliano e all'occorrenza all'inglese e a un perfetto francese. Un personaggio unico senza dubbio, che è diventato lui stesso una leggenda. *«È stato bello sentirmi al centro del mondo ed incontrare così tante persone»*. Ciccio ha sempre detto a tutti di ritenersi fortunato, per avere potuto fare un mestiere che gli ha permesso di avere amici famosi ed essere riuscito a realizzare un proprio sogno. Pochi anni fa è nuovamente finito sotto le luci dei riflettori quando la Porsche lo ha voluto protagonista nello spot realizzato per la 718 Boxster Gts. Uno spot che si concludeva con il ringraziamento della Casa di Stoccarda per avere fornito per oltre 50 anni delle scarpe da corsa di qualità ai propri piloti. In fondo è stato Ciccio a ideare quella suola leggera senza tacco, protetta dalla pelle morbida di vitello, realizzata rigorosamente a mano e pensata per conferire la massima sensibilità durante la guida, creando un modello poi preso ad esempio dalle maggiori aziende del settore. In definitiva, Ciccio è stato un autentico precursore dei tempi, in un'era in cui poco o niente veniva ancora omologato.

Tanto da meritarsi quello che rappresenta senz'altro un riconoscimento eccezionale, essendo stato iscritto dall'Unesco tra i Tesori Umani Viventi come artista delle calzature. Anche se chi conosce bene Ciccio, sa che a lui le luci dei riflettori hanno sempre importato poco. Quello che ha invece contato per l'artigiano siciliano è stato il valore dell'amicizia. E di amici ne ha davvero tanti. Per premiarlo della sua simpatia, qualcuno è pure arrivato a dedicargli delle banconote e un francobollo palesemente falsi. Addirittura c'è anche chi, come Luciano Dal Ben, dopo avere utilizzato le calzature di Ciccio sulle piste e nei percorsi di mezzo mondo, le ha rispedite al mittente in segno di gratitudine. ●

**ISCRITTO DALL'UNESCO TRA I TESORI UMANI VIVENTI**

**Ciccio è stato iscritto dall'Unesco tra i Tesori Umani Viventi come artista delle calzature. È stato un autentico precursore dei tempi. in un'era in cui poco o niente veniva omologato**

# In memoria di **Nino Vaccarella**

di **Dario Lucchese**

**ACISPORT SICILIA HA ISTITUITO UN PREMIO INTITOLATO ALLA MEMORIA DEL PRESIDE VOLANTE. IL FIGLIO GIOVANNI: «PER TANTI È COME SE PAPÀ FOSSE ANCORA QUI, DI CERTO LO È NEL CUORE DEGLI APPASSIONATI»**

**Un premio intitolato a Nino Vaccarella**, per onorare il ricordo del campione scomparso nel settembre dello scorso anno. Lo ha istituito Aci Sport Sicilia, su un'idea del delegato regionale Daniele Settimo che è stata subito sposata da Giovanni, figlio del vincitore della 24 Ore di Le Mans del '64 e vera icona della Targa Florio, di cui si aggiudicò ben tre edizioni quando era ancora valida per il Mondiale Marche. Il tempo non cancella. Anzi, quella del "professore" è una figura sempre presente. Un elemento di coesione per i tanti appassionati isolani e non soltanto, che oggi è forte tanto quanto lo era prima. Il Premio Nino Vaccarella verrà assegnato annualmente ed è destinato a uno sportivo o personaggio che si distingue particolarmente nell'esaltazione del mondo sportivo automobilistico siciliano. La prima edizione si svolgerà nel contesto delle premiazioni regionali dei campioni 2021 che potrebbe svolgersi entro la primavera. Di certo Vaccarella stesso ne andrebbe fiero. Come fu fiero di ricevere a sua volta, alla Targa del '71 (che lo vide trionfare con l'Alfa Romeo 33 insieme all'olandese Toine Hezemans), un trofeo intitolato all'amico Ignazio Giunti messo in palio per chi ottenesse il miglior tempo in prova. *«Dopo l'intitolazione della Targa Florio Classica e varie manifestazioni di ricordo, questo premio è il primo che viene dedicato a mio padre* - ha commentato Giovanni Vaccarella - *Non è forse un caso che mio padre stesso per tanti anni ha ricoperto la carica di Delegato Regionale e che adesso sia Daniele Settimo a dedicargli un premio. Sono felice di questa iniziativa, perché so che mio padre rappresenta per molti, anche per i più giovani, un esempio ed uno sprone a fare sempre meglio. Lui è stato un pilota che ha dato tanto alla Sicilia e ha vinto in tutto il mondo. Per tanti è come se fosse ancora qui; di certo lo è nel cuore degli appassionati. Dopo il premio una mia ambizione potrebbe essere quella di creare una fondazione museale. Lavorerò anche su questo»*.
*«Ho voluto l'istituzione del Premio Nino Vaccarella per ricordare la figura del grande uomo di sport che era ed anche per i tantissimi successi con cui il Professore ha sempre esaltato la sua amata terra, da cui non si è mai separato* - ha aggiunto Daniele Settimo - *Preziosa e fondamentale è stata la sua attività come Delegato Regionale dell'allora Csai. Dobbiamo dare continuità alla memoria di un grande nome e trasmetterne le gesta ed il ricordo anche alle nuove leve sportive. Questo premio è certamente un mezzo per rendere sempre attuale la figura del campione e dell'uomo di cultura, di cui la Sicilia va fiera. Ho trovato come sempre grande disponibilità e collaborazione da Giovanni Vaccarella, al quale sin da ora va la gratitudine della Delegazione Sicilia. Speriamo che la premiazione possa svolgersi prima del via della stagione, magari intorno alla metà di marzo»*.
È stato intanto assegnato l'incarico per la realizzazione del premio, che rimarrà uguale anche per tutte le edizioni future.

# Con **De Agostini** se ne va il migliore

## DICEVA ORGOGLIOSO D'ESSERE IL PIÙ ANTICO COLLABORATORE DI AUTOSPRINT TRA QUELLI ANCORA IN CARICA, MA CESARE RESTA SOPRATTUTTO UN GRANDE, GRANDISSIMO SCRITTORE E NON SOLO NELL'AMBITO DEL MOTORSPORT: VATICANISTA, CRONISTA E POETA IN PROSA DEI MITI DEL VOLANTE

di **Mario Donnini**

**Cesare De Agostini se n'è andato.** Evento inatteso e triste quanto terribilmente impoverente, per noi tutti. Alfa e Omega, 4 agosto 1941-20 gennaio 2022. Lui, che con una punta di civetteria nell'ambito di Autosprint amava essere ricordato come il collaboratore di più antica militanza, misconosceva il vero punto della questione, cioè questo: era, è e sarà per sempre il più bravo. A prescindere.
Di più. Cesare De Agostini è uno dei più valenti scrittori della letteratura italiana contemporanea e - sia chiaro -, non solo di Motorsport.
Una quarantina di libri all'attivo, preferibilmente biografici, a valorizzare miti quali Nuvolari, Villeneuve, Regazzoni, la Cisitalia, l'Auto Union e Ferrari il Sceriffo, fino ad arrivare a Maria Teresa de Filippis e Don Ruspa -, perché invecchiando sapeva sempre più innamorarsi anche di piccole-grandi storie -, più quasi altrettanti anni di servizio come giornalista della Gazzetta di Mantova. Quindi la verve e la preparazione del vaticanista che raccontava fede, santi e conclavi in articoli e libri rendendoli emozionanti come Mille Miglia. E nel frattempo, appunto, sei decadi di collaborazione con noi.
Un oceano d'inchiostro, di storie, di rapporti, d'emozioni e di carta a contenere ogni possibile bersaglio della sua passione, del suo spirito d'osservazione che sapeva essere tela, pennello, colori, ma anche scala valoriale, promessa di gioia per il lettore e anche impegno forte e rigoroso di scrupolo cronachistico e blindata onestà fatta inchiostro. Poi però c'era e sempre ci sarà la forma. Il suo Stile.

**IMMENSO TRA I MITI DELLE CORSE**
Sopra a destra, Cesare De Agostini, mantovano come Nuvolari e suo più grande biografo e narratore. In alto, è con Enzo Ferrari e, nell'altra pagina, con Gilles Villeneuve e Jody Scheckter in occasione dei Caschi d'Oro di Autosprint a fine 1979

Di vita e linguaggio. Quel saper mettere il discorso su piste carezzevoli e strane, che mentre leggi ti fanno ringraziare il dio della scrittura, anche perché Cesare, il Cesare Augusto dei Raccontacampioni, sapeva essere suo profeta, in ogni riga.

### Il metodo De Agostini

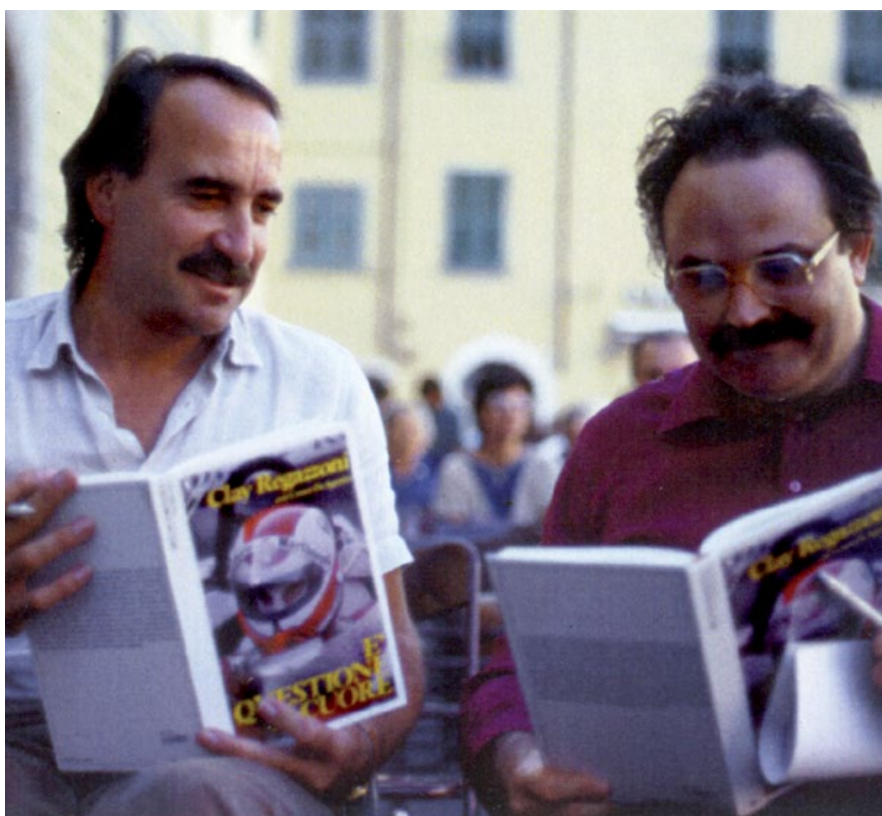
Affondare nella sua prosa è come mettere i piedi su una neve che scricchiolando ha il suono del cristallo in briciole preziose, mentre l'aria d'una soleggiata giornata sottozero ti riempe i polmoni e gli occhi godono d'un cielo cobalto.
L'uso delle interpunzioni come schegge balenanti, brandendo, lieve, metafore e metonimie, il periodare sapiente e calmo tenendo a bada il talento che non ha bisogno di lanci lunghi ma si basta di gioco corto e carezzevole, come il Brasile di Pelé, Didì e Vavà. A preparare il gol bailado. Il suo.
L'arrivare semiologicamente a segno esprimendo un concetto e finendo di raccontare una storia, mentre tu lo leggi e ti stai divertendo. Come quando baci una di cui sei perdutamente innamorato e questa, a prescindere, bacia talmente bene di suo che ti farebbe stare da re anche se di lei non te ne fregasse niente.
Ecco, questo è il che di seduttivo che mantengono le righe di Cesare e, pro quota, ciascun libro, ogni articolo e perfino tutte le frasi che ha detto.
Già. Ad alcuni per fare un complimento a volte si dice che scrivono con la naturalezza con cui parlano: be', lui no, tutto il contrario.
Cesare aveva una prosa sciolta nella metrica ma con la stessa suggestione della poesia e s'esprimeva a parole misurate, scolpite, drammaticamente meditate e prescelte tra le milionate di termini in tasca, perché niente nella sua vita è stato casuale, purchessia, spesso o buttato là.
La forma era una cosa seria, terribilmente seria, per lui. E doveva andare d'accordo con la sostanza. Poi l'essudato finale doveva dire, raccontare sincero, svelare e svelarsi, mettendo a nudo narrato ma anche narratore e allo stesso tempo piacere al lettore senza compiacerlo. Farlo riflettere evitando di sfibrarlo, annoiarlo o indignarlo. Stimolandolo a pensare e basta, però con in bocca cioccolata & menta.

### Uomo bello quanto scrittore bravo

Proprio non so se Cesare De Agostini sia mai stato un bell'uomo, ma di certo sempre lo terrò in me come un Uomo Bello assai. Ricco di sentimenti, sotto il pelo dell'acqua tempestosamente passionale, capace di amicizie che godeva e pativa quasi fossero amori, trasformandole alla bisogna e a tratti in ire forti, ovvero incline a coltivate affinità e parallelamente a incompatibilità dichiarate e non mutuabili. Di Cuore e di Carattere.
Ma di fondo un meraviglioso Galantuomo. Persona ricca di principi, imbevuti d'etica.
Sapeva stare sul palcoscenico alla grande, oratore insigne, colto e aulico ma anche, paradossalmente, schivo, pudìco, dotato del senso della misura e dell'umiltà rara dei geni che se ne stanno buoni perché serenamente consapevoli d'avere tanto da

**PILOTA POTENZIALE E SOGNATORE DA CORSA**
Nella foto grande, Cesare al controsterzo in kart e, a destra, in compagnia di don Sergio Mantovani e dell'editore Giorgio Nada. In basso, è con Clay Regazzoni, col quale nel 1983 ha vinto il Premio Bancarella Sport con il libro "È questione di cuore" (Sperling & Kupfer). Nell'altra pagina, in basso a destra, l'ultimo selfie, con gli amici di sempre Nino Balestra (col quale scrisse un meraviglioso volume sulla Cisitalia) e Stefano Chiminelli. In basso a sinistra, eccolo durante un convegno dedicato al suo grande mito e concittadino, Tazio Nuvolari, il Mantovano Volante

dire e dare, ma proprio nulla da dimostrare.
Non era uno facile, ma dava umanamente assuefazione, tanto che, una volta che t'aveva aperto il cuore, diventava impossibile farne a meno.
Volete la verità? Nel giro di chi scrive libri, mai chiedere a un autore il contatto del suo editore. Di regola è geloso, punto; ecco, magari gli sa meglio se trascorri un weekend con la moglie - dello scrittore, non dell'editore, eh - perché spesso ha paura che gli rubi uno spazio, un libro da fare o chissaché.
Cesare no. Cesare, pensate, era il contrario algebrico. Era capace di chiamare e dire: *«Ehi, mi ha cercato un editore per scrivere un libro, ma non ho tempo: ti va di farlo? Dai»*. E questo è successo mi-

nimo tre volte, a me, ma l'avrà fatto mille con altri, perché era così. Non ha mai chiesto niente a nessuno, aiutando tanti. E allora GRAZIE, per tutto.

### E si sveglino, i dormienti

Parlare di Cesare è anche fare a pugni con un'ingiustizia di fondo. Perché resta scrittore quasi sconosciuto alla critica togata e ufficiale, ai salotti e salottini che ha sempre rifuggito e alle aree politiche che ha puntualmente schivato.
Certe volte in Tv, anche nei cosiddetti programmi colti, odo lodi a mezze figure dotate di talentini e talentucci che a Cesare non avrebbero potuto neanche lavare la biancheria, ma il mondo va così.
Eppoi ci sta anche che se uno scrive e piazza gran belle storie di calcio, o che so, d'atletica, di boxe, di rugby o di ciclismo, è percepito - anche giustamente - come artista rivelato, ma se uno fa lo stesso affondando le mani nel Motorsport viene considerato alla stregua di un autoriparatore che firma una bolla di consegna. E questo, sia chiaro, non è un problema di Cesare, ma di chi Cesare e il Motorsport non li ha mai capiti, assaporati e valutati, facendo danno solo a se stesso e a chi doveva esserne informato.

### Il suo libro più bello?

Boh, secondo me non esiste un suo miglior libro, perché son tutti belli. Comunque il mio preferito resta "È questione di cuore" - Bancarella Sport 1983 -, scritto da lui facendo aprire Clay Regazzoni, perché riesce a parlare del dramma della paraplegia dopo il crash di Long Beach, con dolcezza e poesia irripetibili. E, anche per Autosprint, "Tazio Vivo", "Gilles Vivo" e "Ferrari, il Sceriffo" piuttosto che "La Ferrari in tuta", con Giulio Borsari, oltre a "La coda del Drago", su e con Sandro Munari, restano pietre miliari, con lui impressionista puro che con tre pennellate ti regala una poesia, un poema e una civiltà, a tratti restituendo una tragedia di cronaca trasformandola in letteratura epica.

### Gli Amici, quelli veri

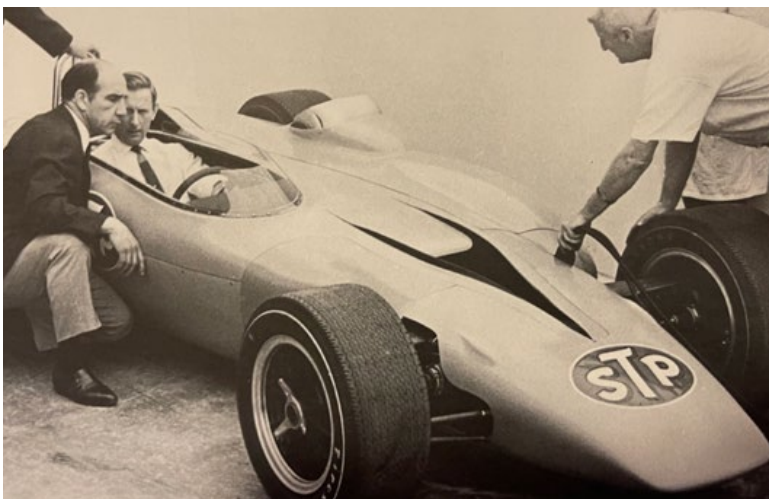
Cesare, dicevo, ha coltivato e tesaurizzato l'Amicizia come il suo più bel giardino. Gianni Cancellieri, co-autore di mille libri fatti insieme e anche il primo a incaricarlo di scrivere un pezzo su As, nel lontano 1963, resta tra i suoi interfaccia più cari, così come il compianto editore Giorgio Nada e Stefano Chiminelli, che presto darà alle stampe l'opera postuma "Nuvolari in sella", sulla storia di Tazio centauro. Proprio Stefano ama dire: *«Se volete conoscere l'anima di Cesare, potete farlo anche ora: basta aprire un suo libro».*
Per questo le figlie Elly, Inge e Lara, che abbracciamo idealmente, piangendolo possono comunque trovare un raggio di luce e conforto.

### I bei cocci di una carriera immaginaria

Allora, tutti insieme: il più bravo di tutti? Cesare De Agostini. E un po' mi dispiace per gli altri. Uno che per più di mezzo secolo, con la scusa di scrivere di corse, ha fatto letteratura alta. E pure a turno, bionda e mora ma sempre formosa il giusto. E, oh, yes, di gran classe.
Mbe', già che c'era, finalmente, verso la fine della pista, il Più Grande ha perfino raccontato la sua carriera mancata di potenziale asso del volante con un incredibile libro su se stesso pilota mai nato, by Giorgio Nada Editore.
Sì, mi sono letto pure il suo automobilistico, autoironico, autobiografico e autosfottente "Se questo è correre" in una notte e l'ho trovato delizioso, mentre pagina dopo pagina raccoglie i cocci di una vita immaginaria - per dirla alla Massimo Ranieri -. In un abitacolo quasi solo agognato, ma con lo stile sognante di sempre.
Un consiglio? Per una volta sottraete qualche ora a internet e leggetelo, dicendogli arrivederci.
Perché in pratica lui lì ci dice ciao raccontando il pilota che non è mai stato così come adesso ci sta salutando all'interno di una scomparsa che, vedrete, non sarà per niente tale.
Semplicemente perché tutto ciò per cui e di cui Cesare De Agostini ha scritto e vissuto, non è per niente adatto a morire. ●

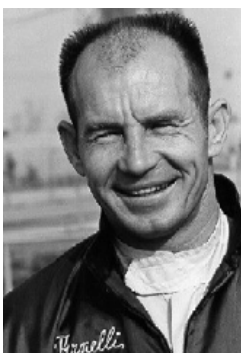
# La Paxton a turbina fa tremare Indy 1967

**Questa è una storia in tre puntate** dedicata alle visionaria creatività del tecnico britannico Ken Wallis, un genio assai discusso e ormai del tutto dimenticato. Il quale nel triennio 1967-1968-1969 sconvolge il paddock della Indy 500 e l'intero mondo delle corse legandosi ad altrettanti progetti dotati di sconcertante e copernicamente rivoluzionario spirito innovativo e spiazzante: la Paxton-Stp con motore a turbina a gas, la sua evoluzione Shelby-Wallis dell'anno dopo e, infine, la fantomatica Lear Vapordyne con motore a vapore ed emissioni ben vicine allo zero. In un mondo d'inizio terzo millennio in cui le monoposto da corsa sono ormai tutte uguali, tornare alle intuizioni a turno telescopiche, folli e furbe di Wallis diventa quindi un atto di liberatoria e divertente disintossicazione. Buona lettura e buon divertimento, dunque.

INIZIA UN VIAGGIO IN TRE PUNTATE ALLA RISCOPERTA DELLE CREATURE DA CORSA PIÙ SOPRENDENTI DEL TECNICO KEN WALLIS, INGEGNERE BRITANNICO D'ESTRAZIONE AERONAUTICA, CHE IN UN TRIENNIO (1967-1969) DÀ VITA ALLA PAXTON-STP E ALLA SHELBY WALLIS DOTATE DI TURBINE A GAS, PER CULMINARE CON LA FANTOMATICA LEAR A VAPORE. LA PRIMA SFIORÒ LA VITTORIA, LE ALTRE DUE FECERO CILECCA...

# ORMAI LE MONOPOSTO DA CORSA SONO REALIZZATE TUTTE IN FOTOCOPIA... INVECE ALLA FINE DEGLI ANNI '60 IL TECNICO BRITANNICO KEN WALLIS STUPÌ IL MONDO REALIZZANDO BEN TRE VETTURE RIVOLUZIONARIE DI FILA. A PARTIRE DALLA TURBOCAR CHE QUASI SBANCA INDY 1967

di **Mario Donnini**

Dedicare tre puntate consecutive dei Racconti della Passione ad altrettanti visioni creative di Ken Wallis è un lusso prodigioso e disintossicante, in un'era come questa in cui le monoposto sembrano tutte uguali, sia che corrano da rivali sia che rappresentino l'evoluzione del modello precedente.
La figura di Ken Wallis, tecnico britannico d'estrazione aeronautica, invece, resta nella storia delle corse per l'esatto motivo contrario. Con tre storie, una dietro l'altra, tutte incentrate sulla partecipazione delle sue creature alla 500 Miglia di Indianapolis e ogni volta caratterizzate da fiumi d'inchiostro versati per commentare ciò che aveva intuito, pensato, razionalizzato e messo sulla carta per poi tradurlo in realtà più o meno sfreccianti.
E la caratteristica di Wallis è quella d'essere un tecnico del tutto privo di compromessi: o tutto o niente, in un'era che d'altronde è la più refrattaria agli accomodamenti furbi o al felpato opportunismo.

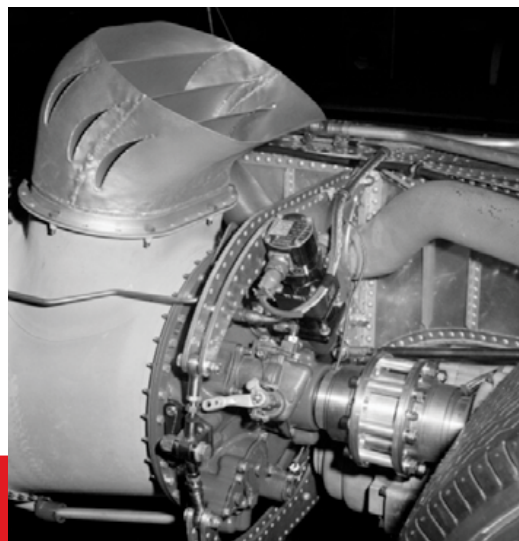
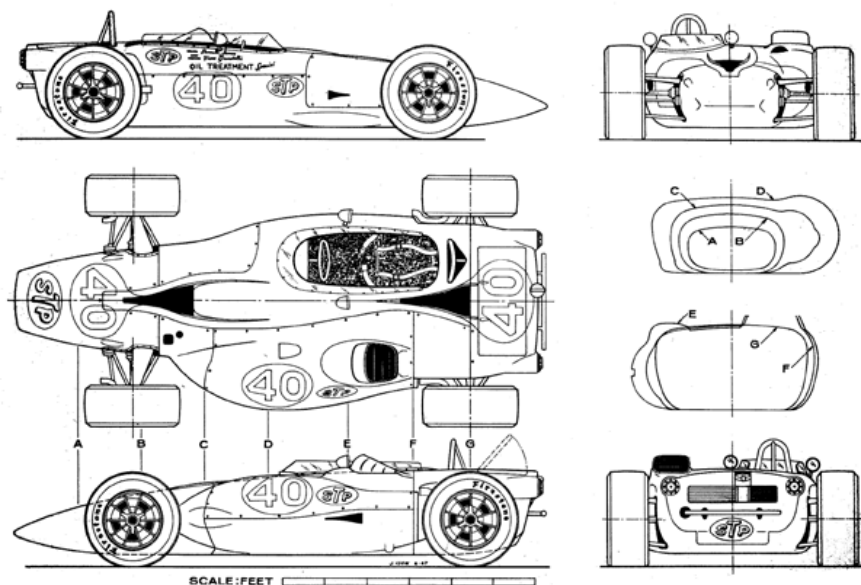
**UN PASSO NEL MITO DELLO SPEEDWAY**
La Paxton-Stp Turbocar resta il bolide più sorprendente nella storia di Indy. Eccola, a lato e, in alto, a sinistra e nella foto grande, in pit-lane nell'edizione 1967. Nella foto sopra a destra, il tecnico Ken Wallis siede nell'abitacolo, mentre nell'immagine al centro campeggia sorridente il pilota Parnelli Jones

E in questo l'allor giovane Wallis, al tempo dei suoi prodigi neanche quarantenne, sa essere affascinante pioniere e sperimentatore diretto, in quanto è uno degli ultimi designer in grado anche di scendere in pista e collaudare direttamente le monoposto da lui concepite in veste di pilota-tester, all'interno di un procedimento completo e quasi rinascimentale di osmosi e rapporto tra uomo d'ingegno e frutto delle sue cogitazioni.
Tre sono gli anni d'oro di Ken Wallis a Indy, ovvero il 1967, il 1968 e il 1969.
Nel primo ha luogo il clamoroso e spiazzante debutto della Turbocar a quattro ruote motrici, ovvero la Paxton-Stp a turbina - peraltro cinque anni dopo il primo tentativo abortito di John Zink con propulsore Boeing -, condotta da Rufus Parnelli Jones.
E nel giro di pochi giorni improvvisamente Ken Wallis diventa il tecnico più invidiato, conteso e stimato nel mondo delle corse, perché la "Woohshmobile" domina letteralmente tutto il mese di maggio e il novantanove per cento della 500 Miglia 1967, prima di fermarsi per un guasto alla trasmissione, a neanche tre giri dalla fine, stimato in un danno specifico di quattro dollari per la sostituzione, più la manodopera.
L'anno dopo Wallis torna a Indy nei ranghi della Shelby Racing Corporation, reduce dai trionfi nella 24 Ore di Le Mans e le cose non si mettono esattamente bene, anche se qui sarebbe sbagliato anticipare una storia che vivrete e godrete nella prossima puntata di questa rubrica.
Il 1969, infine, è l'ultimo degli anni d'oro del talento di Wallis, che viene incaricato di realizzare la fantomatica, misteriosa e stupefacente Lear Vapordyne per Indy, ovvero la prima e unica macchina a vapore racing destinata a creare infinite discussioni nel mondo delle corse moderne.
Peraltro con nessun riscontro concreto e zero risultati, anche se tornare a rivivere quell'epopea a

rovescio fatta anche di teorie alchemiche, spese pazze e fallimenti, riveste un fascino del tutto particolare. E lo scoprirete tra due settimane leggendo e assaporando i tratti di una vicenda a vapore che sembra fatta apposta per girarci sopra un film. Ma, calma, andiamo con ordine. Adesso è il caso di cominciare col primo atto dell'attacco visionario di Ken Wallis a Indy, nel 1967, condotto associandosi a un altro grande personaggio del catino, Andy Granatelli, e a un pilota pure lui da leggenda, Rufus Parnelli Jones, per andare a scoprire vita, sorte e miracoli della mitica Turbocar marchiata Stp...
Woosh. Fu tutto quello che i cinquecentomila spettatori riuscirono a udire. La monoposto che stava carezzando il catino di Indianapolis non produceva un rombo, ma un soffio. E il pilota, maledizione, non stava al centro dove avrebbe dovuto essere, ma era incassato a destra. E imbullonato al comando della 500 Miglia edizione 1967. Nessuno la chiamava per nome. Solo dei nomignoli potevano aiutare a descrivere una diavoleria del genere. Si andava da Wooshmobile a Silent Sam, ma i fantasiosi la definivano l'Ombra che cammina e i più incazzati - i rivali -, un dannatissimo aeroplano strisciante.

**INDIMENTICABILE RIVOLUZIONARIA**
**Sopra, il boss Andy Granatelli e il pilota Parnelli Jones accanto alla Turbocar, che, nelle foto in basso e nell'altra pagina, vediamo più "nuda" mostrare la turbina, oltre ai suoi disegni che ne illustrano bene forme e filosofia**

## Ma chi è 'sto Andy Granatelli?

Il fatto è che stava strisciando troppo in fretta rispetto alle altre 32 macchine in gara. I cui piloti erano terrorizzati, perché consapevoli di lottare contro un sogno.
Il sogno bello di Andy Granatelli. Omone panciuto, sudato, pacchiano, ipercinetico, vulcanico, litigioso, suscettibile, istintivo, farneticante nelle ester-

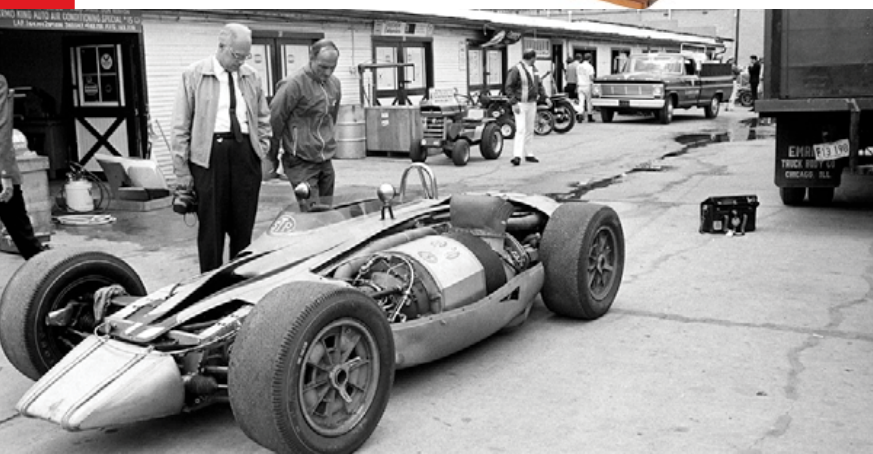
nazioni improvvise quanto furbo nelle tempistiche ritrattate, preferibilmente pigiamato da un improbabile completo giacca - straripante -, e cravatta - minuscola -, tutto a pois, laddove ogni pallino rosso conteneva la scritta STP. Un additivo diffuso e inconfondibile. Il suo. Esplosivo.
E la storia di Andy è semplicemente troppo bella per appartenere solo alla realtà. È un prestito delle favole alla vita di tutti i giorni. Che sia scomparso il 29 dicembre 2013 all'età di 90 anni, è solo un dettaglio da ufficio anagrafe. La verità è che quel giorno il mondo degli incantesimi ha chiesto a quello del reale una maxi rata di rientro e la faccenda s'è serenamente chiusa lì. Pronta a riaprirsi a chi ha la poesia di riscoprirla.

**Un tipo di quelli amati da Scorzese**

Anthony "Andy" Granatelli non è certamente italiano né esattamente americano. È entrambi. A breed apart, una razza a sé, viceré d'una colonia calda, spuria e geneticamente modificata, pokemon ipertrofico e compagnone dall'espressività torrenziale, imprenditoriale, folkloristica e mediatica. Furbo e istintivo, passionale e calcolatore, ricco e semplice, autoriferito ma tuttocòre, altolocato quanto odiabile e pacchiano se sezionato alla spietata lente d'ingrandimento dell'algida cultura wasp, white anglo saxon protestant. Macchissenefrega. Dal 1946, anno della sua prima timida entrata nel tempio di Indianapolis, al 2012, il momento dell'addio, lui è "Mr 500". Un simbolo. Punto.

**Originario di Campofelice**

Granatelli è figlio d'un modesto droghiere di Dallas, italianissimo al midollo, emigrato negli States a 18 anni e originario di Campofelice, uno dei paesi magici della Targa Florio stradale, e nipote - lui dice -, dell'ex sindaco del paese medesimo.
Dettagli. Colpi di specchio d'un destino, forse. Schegge di dna già impastato di gusto per le corse e il potere. Una passione infinita per le auto coi motori ignoranti e i numeri sulle portiere. Orfano di madre a 12 anni, coi fratelli Vince e Joe rileva due pompe di benzina Texaco nella periferia nord di Chicago e appena maggiorenne apre e gestisce un fortunato speed shop, officina di preparazioni che trasforma Ford dell'anteguerra in mostri incazzati. E non solo. Dà vita ben presto alla Hurrican Race Association, improvvisandosi promoter di gare strapaesane serali che sembrano corride senza toreri ma con tori di metallo a quattro ruote, allevati rigorosamente nel corral metropolitano e unto dei Granatelli Bros. Divertimento, colore, business, adrenalina. C'è già tutto per il gran decollo verso il sogno americano, che vanta un nome elettrizzante e un suffisso dalla pericolosità magica: Indianapolis 500.

**I Granatelli menano**

I primi successi agonistici e imprenditoriali non fanno dei G bros degli inamidati parvenu. No, i fratelli Granatelli restan tali e quali, qualunque cosa accada. E all'occorrenza menano e si menano. Parapi- glia, chiavi del dodici che volano, casini risorgimentali. Ma mica per fare o farsi male male,

no, no no, in loro la sberla, per dirla alla von Clausewitz, rappre- senta la prosecuzione del dialogo ma con altri mezzi. E nelle corse Usa dell'immediato Dopoguerra, tutte le strade prima o poi portano a Indianapolis. Ci arrivano nel 1946 con la loro organizzazione, la Grancor, che schiera macchine da corsa ed è pronta a fornire assistenza sul posto a chi la richieda.

**QUELLA VITTORIA DAVVERO SFIORATA**
**Solo la rottura di un particolare tecnico quasi insignificante priva il pilota Rufus Parnelli Jones e il team boss Andy Granatelli a tre giri dalla fine di una meritatissima vittoria nella Indy 500 del 1967**

## Andy goes to Indy war

Corre l'anno 1948 e a Indy decide di correre pure Andy Granatelli. Ha 23 anni, è ancora magro, con una buona organizzazione alle spalle e un coraggio infinito. Il primo giorno delle prove libere i fratelli gli dicono chiaro: «*Fissati un limite sul giro e poi stacci dentro*». Lui guarda un attimo altrove, ci pensa e risponde: *«Centoventicinque miglia»*. *«È tanto* - gli rispondono -. *Roba da prime due file della griglia. Se ci riesci, okay, sennò becchi un pugno in faccia»*. Andy va in pista, warm-up laps, poi si lancia. Primo giro, centodiciassette miglia. Secondo giro, centodiciannove. Terzo giro, centovenuno. Quarto giro, centoventitré. Quinto giro, centoventicinque. Sesto giro: centoventisette. Settimo giro: centoventinove punto seicentodiciotto miglia. Il rookie ha appena sparato il quarto tempo assoluto nella storia del catino. Niente pugni in faccia, solo abbracci. Fotografi, flash, interviste, prime pagine.

E viene il primo giorno di qualifiche della Indy

500 1948. Andy non vuole strafare e fila di conserva, ma quando sta per avviarsi a completare l'ultimo giro, dechappa l'anteriore destra, punta il muro ed è il disastro. Gli saltano simultaneamente undici denti, tra incisivi e canini, e si ritrova fratturate braccia, clavicole, due costole e una mano, accusando un grave trauma cranico. La sua carriera di pilota finisce lì, l'avventura dei Granatelli Bros a Indy prosegue negli anni. Come un caterpillar lento, metodico e irrefrenabile.

## L'ascesa ai vertici della Stp

Ma Andy non è solo corse e passione, tutt'altro. Americanissimo in questo, ingrassa in chili e dollari, scala il mondo degli affari e dal workshop che aveva crea un mezzo impero sino a diventare Chief Executive Officer della Stp, sigla che sta per "Scientifically Treated Petroleum". Ma lui non se la tira. Resta quel che è, un meravigliosamente mezzo italiano, e la sera in Tv fa sorridere l'America mentre negli spot è seller dei suoi additivi, quasi fosse un Giovanni Rana al nitrometano. Nella vita le croci e le sfide Dio non le toglie, le cambia. E per Andy, affari a parte, croce e sfida coincidono in un evento: Indy 500. La vuole vincere. A tutti i costi.
Se non da pilota, da team manager.

## La Novi e poi le turbine

Nelle corse Usa c'è un mito sfortunato: quello del motore Novi V8, la bestia che produce 130 decibel, ossia il rumore di un jet quatrimotore udito a 30 metri. Il mostruoso Novi è nato per battere il piccolo e vecchio Offy a Indy, ma non ce l'ha mai fatta, perché fragile e indomabile. Così, due sogni inesausti s'incontrano: Granatelli rileva la Novi, ci dà sotto con la sovralimentazione (del motore e sua, a tavola) spalmandola d'assegni coperti e adesivi Stp.
S'aprono i folli Anni '60, colorati e stupendi, con telai Kurtis, Ferguson a 4 ruote motrici, piloti che eccitano il loggione quali Jim Hurtubise e Bobby Unser, ma l'idea meravigliosa non decolla. Granatelli e la Novi non vincono, anche se si fanno amare dal pubblico di Indy.
Andy diventa l'immagine formato famiglia delle corse che piacciono all'America. Non a caso è amico personale del futuro Presidente Richard Nixon e del peso massimo Rocky Marciano. Nel 1967 ecco l'idea pazza della Turbocar, la Paxton-Stp a turbina guidata da Parnelli Jones, il missile silenzioso che ammutolisce il catino volando bella panciuta verso la vittoria della Indy 500.

Come una creatura che fatalmente finisce col rassomigliare terribilmente al suo mecenate-padrone. Smisuratamente ricco. Uno e trino ma non divino, perennemente accompagnato dai fratelli Vince e Joe. Goffo. Spesso ruzzolante a terra dopo aver spinto la sua macchina via dai box o lacero e contuso sotto un trattore che l'investe nella Gasoline Alley. Ma con quell'idea maniacalmente fissa: vincere la Indy 500. A qualunque costo. Se non da pilota, okay, da team boss, con milioni di dollari schiantati ovunque. Ma senza successo, almeno a Indy. La sua spina nel cuore. La femmina maledetta che sfugge. Allora ecco l'idea.
Usare una turbina Pratt & Whitney a gas, di derivazione aeronautica, col kerosene per carburante. Di più. Quattro ruote motrici. E il campione dei campioni: Parnelli Jones. Ma c'è un problema. Con un motore strano e lungo come un olmo, il pilota in macchina semplicemente non c'entra.

**A INDY 1968 LA PAXTON NEANCHE PRENDE IL VIA**

Sopra e in basso a destra, Joe Leonard nell'abitacolo della Paxton-Stp pronta per l'edizione 1968 della Indy 500 nella quale la vettura non partirà a causa di un incidente in prova. Accanto a lui, oltre a Granatelli e Chapman, c'è la Lotus a turbina con Jim Clark nell'abitacolo. Ma lo scozzese troverà la morte a Heckenheim in F.2 ancor prima di poter scendere in pista nella classica dell'Indiana

Ma come? Con una bestia così la corsa è vinta un anno prima di cominciarla e tutto va a ramengo solo perché il veliero non entra nella bottiglia? Allora ecco l'altra idea, del tecnico visionario Ken Wallis, uno che accanto a Granatelli diventa dinamite pura. Incastriamolo a destra, il pilota. Come una valigia purchessia, da infilare alla "do cojo cojo" a bagagliaio già pieno, tre ore prima di partire per la vacanza più bella della propria vita. A Indy, ovvio.

### Un precedente interessante

In fondo nel 1964 proprio a Indy Smokey Yunick aveva fatto qualcosa di simile piazzando il pilota, un malcapitato Bobby Johns, tutto a sinistra, in una specie di carrozzino da sidecar. Un salutare incidente a bassa velocità aveva subito stoppato la folle iniziativa, lasciando però nell'aria quel magnetismo elettrizzante pronto a creare un altro incendio. E a far divampare l'epopea breve, pazza, affascinante, anarchica e pure autarchica delle monoposto a cockpit laterale.
Intendiamoci, già nel '66 Granatelli aveva presentato a Indy una Novi, l'ultima, a cockpit asimmetrico rispetto all'asse centrale, ma era roba di centimetri. Un'eccentricità lieve e già vista. Stavolta si tratta di qualcosa di diverso.
Il pilota sta del tutto di là. O di qua, se preferite. E soprattutto là davanti, dove l'avevamo lasciato un centinaio di righe fa. In testa al serpentone multicolore e frastagliato della Indy 500 anno 1967.

## Fuga per la vittoria?

Parnelli Jones al volante della rossa e grassa Granatelli-Paxton-STP a turbina vola. *«Logico, è un maledetto aereo»* - aveva commentato acido in prova AJ Foyt. *«Fa paura* - aveva ribattuto McCluskey - *quando ti arriva alle spalle non la senti»*, «E se gli stai dietro la vista s'annebbia» - aveva concluso perfido un invidioso Andretti. Diciottesimo giro su cinquecento. Parnelli fila a 150 miglia come un treno magnetico, ma nessuno lo guarda più. Tutti col naso all'insù. Piove. Bandiera rossa. Tutti a casa. Per oggi non si corre. Parnelli è al box. Lasciata la wooshmobile, succhia una sigaretta come un biberon consolatorio. Lunedì lo stesso. Pioggia e Lucky Strike. Martedì splende il sole e si ricomincia.
È giorno di lavoro, ma in duecentomila hanno chiesto e ottenuto le ferie per non perdersi lo spettacolo. Di Parnelli Jones nel suo ufficio a turbina.
Riuscirà la diavoleria muta a stracciare la muta degli avversari? Quattro giri dietro la pace car e la favola ricomincia. Cappuccetto Rosso sibila nel bosco d'asfalto e il branco degli spelacchiatissimi lupi ruggisce e insegue. Ridicolo, ansimante e innocuo. Metà gara. Vedi sopra. Parnelli Jones continua a fare woosh e intanto ascolta fiducioso: *«Mentre me ne sto da una parte a guidare Silent Sam, posso udire i suoi scricchiolii, i sussurri di ogni suo organo meccanico. È come se avessi un monitor sonoro che in tempo reale mi dice che va tutto bene»*.

## La magia della Wooshmobile

Una sorta di rudimentale proto-telemetria fonica, direbbe chi ha studiato mezzo secolo dopo. *«L'unico problema è il lag* - Parnelli si riferisce al ritardo nella risposta del motore -, *ma basta saperlo: tu dai gas tre secondi prima del necessario e non succede niente. Tre secondi dopo hai potenza. E tre secondi prima di dover rallentare molli e dopo un po' pure lei, ritardataria ma fedele, molla»*. Già, e in caso di emergenza? Logico. Si va in testacoda. Proprio questo capita a Parnelli Jones e il catino ammutolisce. Ma il campione tiene duro. No problem at all. A uno a uno gli avversari fondono i motori, baciano il muro, vanno in liquefazione: resta solo AJ Foyt. Eccolo. A dieci giri dalla fine Parnelli può vedere in lontananza la sua sagoma: presto lo doppierà. Otto giri alla bandiera a scacchi. Sette, sei, cinque, quattro.

**BOLIDE DI CULTO PER MODELLISTI E PITTORI**
**La Turbocar guidata da Parnelli Jones a Indy 1967, in alto nell'altra pagina, ormai è una vettura cult anche per autori di diorami, sopra, modellisti, in alto e pittori, in basso**

## Il momento della verità

Lo speaker incontenibile urla: *«Granatelli ha vinto la 500 Miglia!!! Contando i giri della pace car nel restart di oggi, la Wooshmobile è stata in testa proprio per 500 Miglia, ma quest'anno, ovvio, la gara ha qualche giro in più: quattro per la precisione». Ne mancano tre alla fine. Paxton-Stp al comando per 172 tornate su 200 e alla 197 ancora è battistrada. Nessuno avrebbe mai potuto prevedere una fantasticheria simile.*
Il catino imita Silent Sam. Tutti muti. Tocca a Parnelli parlare: *«Andò in folle alla curva tre, al 490° miglio. Fine della storia. Un ridicolo e insignificante cuscinetto a sfera aveva reso l'anima, dannando per sempre la mia e quella di Andy Granatelli»*.
L'anno dopo, il 1968, a Indy le monoposto a turbina e cockpit laterale diventano tre: la Granatelli "evo" e due Shelby Wallis realizzate dall'ex disegnatore della Wooshmobile, che, disgustato da Andy, l'aveva piantato.
L'omone però non era restato con la mani in mano e s'era associato a Colin Chapman staccando assegni e attaccando sticker STP sulle Lotus. Subito convertite alla filosofia delle turbine, ma comunque fedeli all'impostazione del cockpit centrale.

## Tre mostriciattoli tutti kappaò

Clark saggiò - poco prima di morire in F.2 a Hockenheim - Silent Sam 2. Leonard la danneggiò in prova contro il muro di Indy il 12 maggio 1968 e la vettura fu ritirata per sempre. Per parte loro, le Shelby-Wallis dettero forfait. La Lotus portò avanti l'avventura delle turbine, ma per poco.
Nel 1969 Andy Granatelli vinse con Mario Andretti la Indy 500 con una vettura convenzionale e si tolse la scimmia dalla spalla. Sulla Victory Lane l'entusiasmo del corpulento magnate divenne incontenibile, tanto da far schioccare appassionatamente sulla guancia di "Piedone" quello che sarebbe passato alla storia di Indy come il "wet kiss": il bacio bavoso.
L'epopea delle monoposto a cockpit laterale sugli ovali, incarnata in gran parte dal tecnico Ken Wallis, stava tornando romanticamente a essere quello che era sempre stata: un sogno. Woosh... ●
(**1-continua**)

L'ANNIVERSARIO DELLA SCOMPARSA DI MORETTI

# Sono **dieci anni** dall'addio a **"Momo"**

**Ormai dieci anni** fa, il giorno 14 gennaio 2012, ci lasciava Gian Piero Moretti. Pilota, industriale e persona amica di una Milano di una volta e fondatore di una società e di un marchio che significarono molto per noi amanti di auto, ovvero la Momo, azienda milanese, con etica e professionalità di gente d'altri tempi. Amica ed operosa, portata alla collaborazione di uomini ed amici attorno al capo Moretti. Un gruppo di appassionati e competenti nel prodotto e nel grande marketing, come si rivelarono poi anch'essi amici come Marco Cattaneo, Cesare, Martinengo, Dragoni e altri. Moretti, in sintesi, creò attorno a sé tutto uno staff di gente meravigliosa che mi aiutò anche nella mia carriera agonistica. E nel 1982 riuscii a vincere il Volante Momo, che mi aprì le porte al professionismo con auto di F.3 e mi insegnò a soffrire per arrivare dopo la stagione 1983 in F.2, sino in F.1 con la Spirit accanto a Emerson Fittipaldi a Rio de Janeiro. Tutto sempre con l'aiuto degli sponsor Momo, Burago e Topolino! Poi, un giorno del 1984, finita l'avventura in F.1, mi chiamò Gian Piero e mi portò a correre in coppia con lui in America, con la vettura creata dall' ingegnere Giorgio Stirano (oggi mio Ceo di MCAutomobiles). Con Gian Piero ci divertimmo molto a correre e competere contro i grandi delle corse Usa di quei tempi, a suon di risultati e podi nel Camel Light. Questo, nella serie Imsa 1984, dove Moretti era anche famoso per le sue spaghettate, aperte a tutti i piloti ed addetti ai lavori. Bello anche pensare che poi, con quel trionfale 1998, Momo riscì a vincere Daytona e Sebring, sublimando due decenni di corse Imsa negli Stati Uniti, con tante macchine bellissime, ultima delle quali l'amata Ferrari 333 Sp. Un ricordo stupendo, quello di Momo, di chi mi apprezzò e aiutò aprendomi le porte per il pianeta America e alla Formula Indy. E, infine, alla costruzione della mia prima auto, marchiata Monte Carlo.
Grazie Gian Piero!

**Fulvio Maria Ballabio**

ANCHE SE LA PICCOLA CASA F.1 NON ISPIRÒ LA VW

## **Scirocco** nome **rombante**

Leggevo il numero 51 del 2021 di Autosprint col servizio su Scirocco F.1, Tony Settember, Cuoghi ecc... Se fosse possibile, vorrei avere una breve risposta su di un mio vecchio quesito. C'è una relazione fra la Scirocco F.1 e la Volkswagen Scirocco? Con la F.1 stiamo parlando di Anni '60, con la Volkswagen si parla di Anni '70 (la Volkswagen Scirocco ha quindi avuto più vite: era in produzione anche negli anni 2000). Chiaro che se si parla di Volskwagen Scirocco, vengono in mente anche la Golf e la Polo. Quindi penso che Scirocco stava nel nome di quel modello di vettura solo a livello casuale. Però la Scirocco F.1 era apparsa anche in competizione fra auto da corsa... Ripeto, mi chiedo se fra i marchi Scirocco (quello Inglese F.1 e quello Tedesco della Volkswagen) ci sia comunque una relazione.

**Ernesto Landi (Monza)**

*No, non c'è alcuna relazione tra la Scirocco-Powell F.1 e il nome dei modelli delle Volkswagen. Si tratta di un semplice caso di... omonimia, senza alcuna ispirazione da parte del piccolo team - a modesto capitale Usa - col quale il grande Ermanno Cuoghi a inizio Anni '60 fece le sue prime vere esperienze da meccanico in F.1, dopo il debutto con la Emeryson.*

DA PARTE DI UN LETTORE

## Uno **sprone** alla Rai per i motori **racing**!

Discriminazione! Bella parola, tutti la odiano ma molti la praticano! La RAI in particolare. Ho la sfortuna di essere appassionato di motorsport in generale e di F.1 in particolare per colpa di AutoSprint (AS). La RAI ignora questo sport mentre tratta i particolari anche più insignificanti di altri, vedi il calcio. Io pago il canone Rai e il mio sport prediletto viene ignorato e lasciato alla mercé di TV a pagamento. Non è questa una discriminazione?AS è responsabile di questa mia passione o malattia chiedo perciò ad AS per conto di tutti gli appassionati di motorsport che non possono accettare il monopolio delle TV a pagamento, di perorare in qualche modo la nostra causa. La RAI dovrebbe soddisfare tutte le passioni sportive; non può e non deve praticare discriminazioni.

**astellato33**


**www.autosprint.it**

Direttore responsabile
**Andrea Cordovani**
a.cordovani@autosprint.it

**Mario Donnini**
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
**Abbonamenti e Copie Arretrate**
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna
Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.